Viação Ferrea do Rio Grande do Sul

RELATORIO
DE 1936

APRESENTADO AO

Sr. Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas

PELO

ENG. FREDERICO VON BOCK

DIRECTOR GERAL, INTERINO, DA VIAÇÃO FERREA

CABINETE DO MINISTRO DA FAZENDA
SECÇÃO DE ESTUDOS ECONÔMICOS E FINANCEIROS
BIBLIOTECA
Nº 1484 Data 24.1.1939
26.3.1941

1937

Oficinas Gráficas da LIVRARIA DO GLOBO

Barcellos, Bertaso & Cia. — Pôrto Alegre

Filiais: Santa Maria e Pelotas

385 018160
1598

15460 5 12 48

Sr. Secretario.

Tenho a honra de apresentar-vos, de conformidade com as disposições regulamentares, o relatorio dos serviços da Viação Ferrea do Rio Grande do Sul referente ao exercicio de 1936 e relativo á gestão do engenheiro Celso Fernandes Pantoja, a quem me coube substituir, no seu impedimento, de accordo com a designação de S. Excia. o sr. General Flores da Cunha, Governador do Estado.

Tendo o eng.º Celso Fernandes Pantoja seguido para a Europa, para fiscalizar a fabricação de materiaes encommendados para a Viação Ferrea, assumi, em 9 de abril proximo findo, o cargo de Director Geral em caracter interino.

Os resultados da exploração dos serviços da Viação Ferrea nos ultimos annos, confirmam a reacção que se vem fazendo sentir nas fontes de producção do Estado, como indicam os seguintes elementos relativos ao movimento economico no periodo de 1932 a 1936:

ANNOS	Receita	Despesa	Saldo
1932	61.234:727$150	61.062:288$580	172:438$570
1933	69.044:248$310	63.026:922$260	6.017:326$050
1934	73.612:015$170	64.118:074$080	9.493:941$090
1935	80.190:190$220	66.127:606$300	14.062:583$920
1936	87.346:553$400	75.144:848$070	12.201:705$330

SITUAÇÃO ECONOMICA

Como se vê, o exercicio de 1936 encerrou-se com o seguinte resultado:

Receita	87.346:553$400
Despesa	75.144:848$070
Saldo	12.201:705$330

De accordo com o que determina o contracto de arrendamento da Viação Ferrea, o saldo verificado na conta de custeio é destinado ao "Fundo de Melhoramentos", cuja conta é deficitaria.

Assim, os saldos verificados na exploração do trafego, nos ultimos cinco exercicios, indicam, por si, a situação financeira da Viação Ferrea na conta de custeio, pois a conta de melhoramentos teve apenas seu deficit attenuado, conforme se verifica adeante, no respectivo titulo.

As comparações que seguem, entre os annos de 1935 e 1936, das diversas classes de transportes, evidenciam a melhoria de receita, que attingiu a quasi todas as rubricas.

PASSAGEIROS

Transportes ordinarios

CLASSES	NUMERO		PASSAGEIROS-KILOMETRO		RECEITA	
	1936	1935	1936	1935	1936	1935
1.ª	753.409	570.856	89.689.226	74.938.566	8.493:605$200	7.035:706$100
2.ª	858.267	775.976	64.213.481	55.725.974	4.842:501$600	4.125:215$200
Totaes.....	1.611.676	1.346.832	153.902.707	130.664.540	13.336:106$800	11.160:921$300

Como se vê, o augmento foi geral e bastante sensivel em ambas as classes, em numero, em passageiros-kilometro e em receita, com as seguintes percentagens:

1.ª classe

+ 182.553 passageiros, ou seja um accrescimo de 31,97%.
+ 14.750.660 passageiros-kilometro, ou seja um accrescimo de 19,68%.
+ 1.475:899$100 ou seja um accrescimo de 20,72%.

2.ª classe

+ 82.291 passageiros, ou seja um accrescimo de 10,60%.
+ 8.487.507 passageiros-kilometro, ou seja um accrescimo de 15,23%.
+ 717:286$400 ou seja um accrescimo de 17,38%.

Sommados os transportes ordinarios aos effectuados por conta do Estado, Municipios, Empresas e Melhoramentos, obtêm-se os seguintes resultados para o transporte de passageiros em serviço remunerado:

CLASSES	NUMERO		PASSAGEIROS-KILOMETRO		RECEITA	
	1936	1935	1936	1935	1936	1935
1.ª	784.614	612.460	98.262.209	85.027.210	9.166:830$200	7.815:027$950
2.ª	894.720	815.743	74.921.644	66.958.477	5.443:669$000	4.755:468$250
Totaes.....	1.679.334	1.428.203	173.183.853	151.985.687	14.610:499$200	12.570:496$200

A differença total em receita arrecadada a mais neste titulo, é representada por 2.040:003$000 ou seja, um accrescimo de 16,22 %.

BAGAGENS

Os transportes totaes deste titulo, em serviço remunerado, são assim representados:

ANNOS	Toneladas	Toneladas-kilometro	Receita
1936.....	1.353,655	431.356	300:685$500
1935.....	1.374,596	470.006	316:296$600

Verificou-se uma diminuição, tendo a receita uma differença de 15:611$100 para menos, ou seja, um decrescimo de 4,93 %.

ENCOMMENDAS

ANNOS	Toneladas	Toneladas-kilometro	Receita
1936.....	29.039,396	5.443.385	3.587:115$900
1935.....	25.016,314	4.592.758	2.902:803$800

Os augmentos verificados neste titulo attingem a

+ 4.023,082 toneladas ou + 16,08 %.
+ 850.627 toneladas-kilometro ou + 18,52 %.
+ 684:312$100 de receita ou + 23,57 %.

ANIMAES

ANNOS	Toneladas	Toneladas-kilometro	Receita
1936.....	70.210,050	20.236.913	3.335:820$500
1935.....	55.704,450	16.812.301	2.915:292$700

Os augmentos, tambem geraes, se discriminam como segue:

+ 14.505,600 toneladas ou + 26,04 %.
+ 3.424.612 toneladas-kilometro ou + 20,36 %.
+ 420:527$800 de receita ou + 14,42 %.

MERCADORIAS

O movimento geral deste titulo é assim representado:

ANNOS	Toneladas	Toneladas-kilometro	Receita
1936	1.284.946,312	420.496.781	54.781:936$000
1935	1.193.121,128	397.135.249	51.660:861$520

Sendo esse o titulo de maior vulto, entre todos que constituem o movimento da Viação Ferrea, representando com as taxas que lhe são referentes, cerca de 70 % do total da receita, os seus indices são decisivos nos resultados geraes.

Por outro lado, sendo a expressão directa do movimento circulatorio das riquezas, póde-se aferir, por elle, da propria situação economica do Estado.

Os augmentos se discriminam como segue:

+ 91.825,184 toneladas ou + 7,69 %.
+ 23.361.532 toneladas-kilometro ou + 5,88 %.
+ 3.121:074$480 de receita ou + 6,04 %.

O exercicio de 1936 apresenta-se com os mais altos resultados, tanto em **transportes** como em **receita**, tendo attingido limites ainda não alcançados, conforme se verifica no quadro abaixo, levantado desde 1927, anno em que se accentuou, extraordinariamente, o vulto dos transportes na Viação Ferrea:

ANNOS	Toneladas	Receita
1927	921.192	41.417:356$840
1928	940.258	43.007:511$190
1929	1.013.352	49.181:744$250
1930	788.765	37.533:835$180
1931	801.289	36.887:768$650
1932	959.785	35.321:590$440
1933	1.032.604	44.282:252$400
1934	1.082.980	47.570:260$910
1935	1.193.121	51.660:861$520
1936	1.284.946	54.781:936$000

Importa, porém, notar que neste quadro se acham incluidos, desde 1932, os lançamentos por conta do "Fundo de Melhoramentos" titulo aberto naquelle anno. Deduzidos, em 1934, 1935 e 1936, os valores representativos da tonelagem e receita, referentes aos transportes em "Fundo de Melhoramentos", os indices destes annos passam a ser os seguintes:

Em 1936 — 1.055.159..... 51:568:448$900
Em 1935 — 1.006.678..... 48.750:460$900
Em 1934 — 883.623..... 42.201:572$000

Verifica-se, assim, que em relação á economia do Estado, o exercicio de 1929 foi ultrapassado no anno findo, constatando-se uma differença para mais, em 1936, de:

Em tonelada 41.807 ou seja 4,12 %.

Em receita 2.386:704$650 ou seja 4,85 %.

Devemos, pois, considerar como definitivamente encerrada a phase de recuperação economica do Estado, o qual já se acha em franca marcha de progresso.

RECEITA TOTAL

Accrescidos os dados já registrados, aos resultados das diversas rendas especiaes, obtem-se o total da receita da Viação Ferrea em 1936, que, comparativamente com o anno anterior e discriminadamente, apparece como segue:

DESIGNAÇÃO	1936	1935
Passageiros	14.610:499$200	12.570:496$200
Bagagens e encommendas	3.887:801$400	3.219:100$400
Mercadorias	54.781:936$000	51.660:861$520
Animaes em trens de passageiros	227:311$700	333:873$900
Animaes em trens de carga	3.108:508$800	2.581:418$800
Telegrammas	181:170$600	158:402$000
Armazenagens	138:601$500	185:141$800
Taxa ad-valorem	6.319:488$855	4.754:725$100
Rendas diversas	4.091:235$345	4.726:170$500
Totaes	87.346:553$400	80.190:190$220

Pelos dados acima verifica-se que a receita total de 1936 superou a do anno anterior em 7.156:363$180 ou seja, em 8,92 %.

DESPESA

Pessoal

O quadro do efectivo do pessoal (dias de serviço) accusa, no exercicio relatado, 4.076.697 dias de serviço, contra 3.957.987 dias em 1935.

Quanto á despesa correspondente, foi de 46.866:643$300 contra 41.790:862$000 em 1935.

Esses algarismos referem-se ao total do pessoal que trabalha na Viação Ferrea, estando ahi incluidos os serviços por conta do "Fundo de Melhoramentos", o pessoal da 5.ª Divisão, serviços prestados a terceiros e outros.

Em 31 de dezembro de 1936, a situação do pessoal por departamento era o seguinte:

Gabinete do Director e Secretaria	32
Almoxarifado	522
1.ª Divisão (Contabilidade, Contadoria, Estatistica e Thesouraria)	247
2.ª Divisão (Trafego)	3.150
3.ª Divisão (Locomoção)	3.515
4.ª Divisão (Via e Edificios)	3.898
5.ª Divisão (Estudos e Construcções)	462
Total	11.826

A despesa com a verba "Pessoal", na conta de custeio, é discriminada como segue:

DEPARTAMENTOS	1936	1935	Differenças em 1936
Administração Central	3.559:488$400	3.336:518$400	+ 222:970$000
Trafego	13.086:883$000	10.829:875$700	+ 2.257:007$300
Locomoção	12.942:800$800	10.736:609$600	+ 2.206:191$200
Via e Edificios	10.421:145$240	9.240:302$510	+ 1.180:842$730
Totaes	40.010:317$440	34.143:306$210	+ 5.867:011$230

Como se verifica, houve uma differença de 5.867:011$230 em pessoal, para mais no serviço de custeio.

Essa differença, entretanto, em relação ao exercicio de 1935, é apenas de 5.071:175$400, por ter havido imputação de Rs. 795:835$830 na despesa de melhoramentos, de serviço deste caracter executados por pessoal do custeio.

O accrescimo de despesa pessoal verificado no serviço de custeio foi motivado pelo augmento de vencimentos feito ao pessoal e bem assim, pela applicação da lei das 8 horas de trabalho, além do augmento, em numero, exigido pelo desenvolvimento dos transportes.

Material

A despesa na verba "material", discrimina-se como segue, na conta de custeio:

DEPARTAMENTOS	1936	1935	Differenças em 1936
Administração Central	4.250:993$900	2.551:661$170	+ 1.699:332$730
Trafego	2.105:701$750	1.476:780$710	+ 628:921$040
Locomoção	24.202:776$700	23.054:351$130	+ 1.148:425$570
Via e Edificios.....	4.575:058$280	4.901:507$080	— 326:448$800
Totaes	35.134:530$630	31.984:300$090	+ 3.150:230$540

Como se verifica pelo quadro acima, houve em 1936 um augmento de 3.150:230$540, em relação ao exercicio anterior na verba material.

O augmento da despesa da 1.ª Divisão, decorre principalmente, de uma maior contribuição para a Caixa de Aposentadorias e Pensões, em virtude do augmento de vencimentos do pessoal e, ainda, de maior despesa com a Procuradoria no Rio de Janeiro, para recebimento dos debitos do Governo Federal.

O accrescimo de despesa verificado na Locomoção é em grande parte pelo maior vulto dos transportes, exigindo maior consumo de combustiveis e augmento de pessoal.

A reducção de despesa verificada na 4.ª Divisão provém do menor numero de dormentes empregados na linha, com

uma differença de Rs. 760:998$220 para menos, em relação ao anno de 1935.

MOVIMENTO GERAL DE CUSTEIO

O exercicio de 1936 encerrou-se, assim, com o seguinte resultado, em comparação com o anno de 1935:

ANNOS	Receita	Despesa	Saldo
1936	87.346:553$400	75.144:848$070	12.201:705$330
1935	80.190:190$220	66.127:606$300	14.062:583$920

Augmento da receita em relação ao exercicio anterior 8,92%
Augmento da despesa de custeio em relação ao exercicio anterior 13,64%
Diminuição do saldo em relação ao verificado no exercicio anterior 13,23%

EFFICIENCIA DOS SERVIÇOS

Aggravaram-se, em geral, os indices representativos da efficiencia economica dos serviços, pelos augmentos de despesas acima referidas.

Assim, a tonelada-kilometro de peso util retribuido que, em 1935, custou $ 133.590, passou, no anno em apreço, a custar $ 140.932, com uma differença para mais de $ 007.342.

As despesas médias por trem-kilometro retribuido se discriminam do modo seguinte:

Despesa média por trem-kilometro retribuido para:

	Em 1936	Em 1935
o serviço das estações	$976.5	$835.6
o serviço das locomotivas	3$623.1	3$305.7
o serviço dos trens	$512.4	$401.8
as indemnizações e os acasos	$100.3	$040.2
as miscellaneas	1$189.7	1$036.5
a total das despesas de conducção	6$402.0	5$619.8
a conservação da linha e dependencias	2$422.9	2$278.1
a conservação do material	2$062.0	1$816.0
a administração e diversos	1$254.0	$938.9
o total das despesas de custeio	12$140.9	10$652.8

Vê-se que o total das despesas de custeio por trem-kilometro, em 1936, foi superior ao total de 1935, tendo o accrescimo attingido 1$488.1.

Esse accrescimo de despesa provém do encarecimento do material, do augmento de vencimentos do pessoal, da lei das oito horas de trabalho e de outras causas de menor vulto.

CONTA "FUNDO DE MELHORAMENTOS"

Foi o seguinte o movimento dessa conta em 1936:

Receita

Receita liquida	10.371:449$530
Taxa de 10 %	7.330:187$800
Contribuição do Estado por conta do Ramal de Severino Ribeiro	963:485$300
Idem, relativo a Variante de Barreto (apolices)	9.248:943$500
Total	27.914:066$130

Despesa

Despesas que correm pela renda liquida e taxa de 10 %	13.871:947$520
Ramal de Severino Ribeiro	1.370:142$300
Variante de Barreto	7.114:252$240
Total	22.356:342$060

Feita a differença entre as parcellas que representam os recursos do "Fundo de Melhoramentos" e aquellas que se referem á despesa, encontra-se um saldo de 5.557:724$070.

Retiradas deste movimento as parcellas relativas a Variante de Barreto e ao ramal de Severino Ribeiro, visto a primeira obedecer a um regimen contractual especial e a segunda ser custeada directamente pelo Governo do Estado, encontra-se que, em 1936, a differença entre a receita e despesa da conta "Fundo de Melhoramentos" apresenta um saldo de 3.829:689$810.

Desde a data de sua creação até 31 de dezembro de 1936, a conta "Fundo de Melhoramentos" apresentou o seguinte movimento escripturado:

Recursos

Receita liquida	36.462:048$100
Taxa de 10 %.....	42.295:078$600
Auxilio do Estado.....	24.063:770$000
Total	102.820:896$700
Despesa	145.091:074$830
Differença	42.270:178$130

Se houvessem sido entregues á Empreza Gruen & Bilfinger na totalidade as apolices relativas ao seu credito e si o Thesouro do Estado estivesse em dia com o pagamento do ramal de Severino Ribeiro a Quarahy, a differença acima referida seria de 28.587:331$050.

A seguir encontra-se o quadro relativo ao serviço de melhoramentos:

Movimento total das obras custeadas directamente pela receita proveniente da renda liquida e taxa addicional de 10 %

ANNOS	Receita	Despesa	Deficit
1929	5.215:054$040	13.215:615$930	8.000:561$890
1930	5.632:816$530	6.402:808$980	769:992$450
1931	5.362:521$100	19.866:421$090	14.503:899$990
1932	5.470:090$440	14.747:361$620	9.277:271$180
1933	10.082:032$150	9.829:973$950	Saldo — 252:058$200
1934	12.654:987$690	15.979:807$850	3.324:820$160
1935	16.637:987$420	13.430:520$810	Saldo — 3.207:466$610
1936	17.701:637$330	13.871:947$520	Saldo — 3.829:689$810
Total....	78.757:126$700	107.344:457$750	28.587:331$050

Despesas das obras custeadas pelo Estado mediante emissão de apolices e contribuição em dinheiro:

RAMAL DE SEVERINO RIBEIRO A QUARAHY

	Despesa	Contribuição	Insufficiencia
1932	12:857$800	—	—
1933	932:492$000	—	—
1934	1.751:460$700	1.632:414$100	—
1935	1.848:767$200	463:669$500	—
1936	1.370:142$300	963:485$300	—
Total	5.915:720$000	3.059:568$900	2.856:151$100

VARIANTE DE BARRETO

1934	6.113:335$740	2.683:383$500	—
1935	18.603:309$100	9.071:874$100	—
1936	7.114:252$240	9.248:943$500	—
Total	31.830:897$080	21.004:201$100	10.826:695$980

Total geral da despesa.....	145.091:074$830
Total geral da receita e contribuição do Estado	102.820:896$700
Deficiencia de recursos até 1936.....	42.270:178$130

Se fôr accrescida á despesa a commissão de 5% de administração, no valor de 5.299:001$800, o montante geral daquelle titulo attingirá a Rs. 150.390:076$630, e a deficiencia de recursos a Rs. 47.569:179$930.

SITUAÇÃO FINANCEIRA

O exame do resumo do balancete demonstra a apreciavel melhoria de mais de 10.000 contos, em relação ao do anno anterior, pois a insufficiencia do activo em 31 de dezembro de 1936 era de 10.745:924$920, contra 20.762:870$450, em 1935. Em 1934 a insufficiencia foi de Rs. 26.722:485$520.

O confronto desses algarismos evidencia a melhoria da situação financeira.

O saldo de custeio, em 1936, foi inferior ao registrado em 1935; deduzidas, porém, as parcellas attribuidas á gratificação ao pessoal, verifica-se que o resultado liquido, no anno findo, foi de Rs. 10.371:449$530, contra 9.843:808$720, em 1935.

Pela analyse do passivo verifica-se que a posição da conta com o Governo Federal é favoravel á Viação Ferrea. Do mesmo modo se apresenta a conta com o Governo do Estado. Afóra a parte dos supprimentos, totalmente applicados, ha ainda a considerar as parcellas credoras de ..... 2.856:151$100 e 2.397:512$390, respectivamente, da construcção do ramal de Severino Ribeiro e da Variante de Barreto.

Entre os creditos do pessoal consta a gratificação de Rs. 1.830:255$800, relativa ao primeiro semestre de 1936.

Assim, do total do passivo, apenas cerca de 26.700 contos representam dividas da Viação Ferrea, contra 40.000 contos em 1935.

Transcrevo a seguir o resumo do balancete apresentado pela Contabilidade:

Resumo do balancete em 31 de dezembro de 1936

ACTIVO		PASSIVO	
Caixa e Bancos		**Banco do Brasil — Emprestimo**	3.448:259$100
Disponivel	1.246:492$520	**Governo Federal**	
Para applicação especial	819:922$300	Taxa de Viação	1.267:522$900
Em transito	1.955:536$710	Arrendamento	1.241:596$870
Em carteira	66:000$000	Antecipados e telegrapho	998:664$430
Governo Federal		**Governo do Estado**	
Transportes	3.582:892$720	Taxa de Viação	537:986$500
Trabalhos e fornecimentos	272:212$790	Supprimentos	33.487:376$570
		Emprestimo	1.025:000$000
Governo do Estado		**Creditos do Pessoal**	
Transportes	2.034:012$990	Vencimentos	1.697:254$910
Trabalhos e fornecimentos	192:562$740	Cauções em dinheiro	1.807:109$100
Supprimentos applicados	36.147:102$020	Gratificação	1.830:255$800
		Associações	101:802$500
Municipalidades	47:375$190		
Devedores Diversos	3.066:642$880	**Cooperativa dos Empregados da Viação Ferrea**	2.487:852$250
	49.430:752$860	**Caixa de Aposentadorias e Pensões**	1.897:330$600
Insufficiencia	10.745:924$920	**Credores Diversos**	8.348:666$250
	60.176:677$780		60.176:677$780

TARIFAS

Durante o anno de 1936, como nos anteriores, foram revisadas diversas tarifas, de sorte a ajustal-as aos interesses da economia riograndense.

Importaram essas revisões em abatimento de fretes, cooperando dessa sorte a Viação Ferrea para o fomento da producção industrial, agricola e pastoril do Estado.

Ainda de accordo com a autorização do Governo Federal, foram concedidos transportes para passageiros e productos destinados a exposições de diversas naturezas.

Cabe, ainda, salientar como providencia de amparo á economia do Estado, o estabelecimento do serviço de trafego mixto ferro e rodoviario, iniciado em 1935 com a creação de uma agencia em Alfredo Chaves, que recebe e expede mercadorias de e para qualquer ponto do Estado, mediante tarifas especiaes, tendo sido esse serviço, em 1936, extendido aos passageiros destinados a Irahy, com augmento extraordinario do movimento daquella estação de aguas.

Cogita-se agora de extender tal serviço ao Municipio do Prata.

ACTIVIDADES ADMINISTRATIVAS

No exercicio de 1936 foi intensa a actividade administrativa nos varios departamentos, com o desenvolvimento normal de todos os serviços.

Apenas, no mez de fevereiro, durante 3 dias, houve uma reducção quasi geral de trafego, por ter o pessoal abandonado o trabalho, ao ter conhecimento de que não lhe seria paga a gratificação relativa ao exercicio de 1935, em virtude da situação financeira em que se encontrava a Viação Ferrea.

Tendo o Governo do Estado promettido fazer uma operação de credito, para que o pagamento da citada gratificação pudesse ser effectivado, o pessoal retomou o trabalho.

Em 1936 houve uma melhoria geral nos transportes de mercadorias. O vultoso transporte, em escala sempre crescente, levou esta Directoria a tomar as providencias necessarias para augmentar o seu parque de material rodante e de tracção.

Assim, em outubro foi aberta concorrencia publica para acquisição de locomotivas e 415 vagões, sendo 300 fechados, 100 gradeados e 15 tanques, bem como trilhos para 200 kilometros de linha e respectivos accessorios. Nas officinas de

Rio Grande foram construidos 100 vagões fechados, série 3701 a 3800, com lotação para 24 toneladas, dotados com trucks Dalman.

TRANSFORMAÇÃO DE 140 VAGÕES PLATAFORMAS EM FECHADOS

De accordo com a autorização solicitada ao Governo Federal foi procedida a transformação de 140 vagões plataformas em vagões fechados de 24 toneladas.

Esse serviço, iniciado em janeiro de 1935, pelas Officinas de Rio Grande e Kilometro Tres, ficou concluido em novembro de 1936, com a transformação dos ultimos 52 plataformas.

As despesas com a execução desse serviço, as quaes foram debitados á conta "Fundo de Melhoramentos", importaram em 830:963$100, equivalente a um custo médio de 5:963$500, por vagão.

VAGÕES FRIGORIFICOS

Para attender ás necessidades do transporte de carnes e generos deterioraveis, o Governo do Estado determinou a construcção de dez vagões frigorificos.

Para esse fim a 3.ª Divisão organizou os projectos e orçamentos necessarios para que taes vagões fossem construidos nas Officinas de Rio Grande.

A construcção dos primeiros quatro vagões frigorificos ficou terminada em dezembro de 1936.

Nessa construcção foram aproveitados estrados e trucks de vagões plataformas de 12 metros de comprimento.

São as seguintes as caracteristicas principaes das vagões em referencia:

Lotação	13.000 kgs.
Tara	21.250 kgs.
Volume util para carga	41,420 m³
Capacidade dos tanques para o refrigerante (gelo e sal)	4.320 kgs.

CARROS-MOTORES

Conforme já constou no relatorio do anno anterior, a Viação Ferrea tem proporcionado, com excellentes resultados, o transporte de passageiros em carro-motor.

Em 1934 entrou em serviço o primeiro auto-omnibus, adaptado ao trafego sobre trilhos, que evidenciou, desde logo,

as possibilidades de tal systema de transporte e das vantagens economicas de sua introducção em maior escala. Adquiriu-se, nesse mesmo anno, mais cinco unidades, que depois de adaptadas, foram postas em trafego.

Dada a continua preferencia do publico a esse meio de transporte, rapido e seguro, em 1935 a Viação Ferrea adquiriu da Cia. Carris Porto Alegrense mais um lote de oito omnibus usados, que, como os demais, foram adaptados nas officinas de Santa Maria.

Nesse mesmo anno foi construido nessas officinas, o carro-motor "Farrapo" (n.º 77), com carrosserie de linhas aereodynamicas, com mais capacidade e potencia, e que figurou na Exposição do Centenario Farroupilha.

Attendendo, entretanto, ao constante desenvolvimento do transporte de passageiros nas linhas em trafego com carros-motores e tendo sido constatado que, para trechos de percurso relativamente extenso, os typos de carros-motores em serviço não satisfaziam totalmente ás exigencias do publico, e devido ainda, ás condições technicas da linha, tornou-se imprescindivel a construcção de typos de carros adequados, de mais capacidade e dotados de motores de maior potencia, além de outros melhoramentos indispensaveis ao conforto dos passageiros e á segurança em marcha de taes vehiculos.

Foi assim estudada a construcção dos carros motores typo 80, nos quaes procurou-se introduzir os melhoramentos julgados indispensaveis para o trafego nos trechos determinados, cujas caracteristicas principaes são as seguintes:

— Carrosserie com linhas aereo-dynamicas, proporcionando melhor aspecto e conforto, além de diminuir a resistencia do ar, com reflexo sensivel na economia de combustivel;

— Truck-motor, de 2 eixos, com tracção dianteira, evitando-se dessa forma a transmissão do movimento para o truck trazeiro, causa constante de maiores despesas de conservação;

— Truck trazeiro livre, de 2 eixos, o que veio proporcionar maior estabilidade, segurança e conforto aos passageiros;

— Gabinete de toilette, provido de lavatorio e W. C., com os respectivos tanques de abastecimento d'agua;

— Freio a vacuo, proporcionando paradas rapidas em caso de necessidade;

— Lotação 32 lugares.

Em 31 de dezembro de 1936, encontravam-se nas officinas de Santa Maria, em construcção, os carros-motores ns. 83, 84 e 85.

Carro-motor n.º 82, construido nas Officinas de Santa Maria. Lotação, 32 passageiros; velocidade maxima: 100 kilometros por hora.

Além desses carros-motores, em execução, acham-se em estudos na 3.ª Divisão (Locomoção) outros typos de carros, dotados de motores de maior potencia e de capacidade para maior numero de passageiros.

Em dezembro de 1936, existiam em trafego 17 carros-motores.

EXTENSÃO DA RÊDE

A extensão total das linhas da Viação Ferrea, em 31 de dezembro de 1936, era de 3.086,774.28 kms. contra ..... 3.024,059.35 em 1935. O augmento verificado é devido ás inaugurações de novos trechos nas linhas em construcção, de Alegrete a Quarahy e de Santhiago a São Borja. Esta ultima construcção a cargo do 1.º Batalhão Ferroviario do Exercito, deverá estar, dentro em breve, concluida e entregue ao trafego em toda a sua extensão.

LASTRAMENTO DA LINHA COM PEDRA BRITADA

A extensão total da rêde lastrada com pedra britada era, em 31 de dezembro de 1936, de 1.337,106 kms. ou sejam 43% da kilometragem total da linha.

Esse serviço, desde 1929, tem obedecido á seguinte marcha:

1929	54,217	kms.
1930	83,936	"
1931	105,339	"
1932	120,301	"
1933	114,950	"
1934	119,437	"
1935	113,187	"
1936	118,989	"
Total	830,356	kms.

Dos 118,989 kms. lastrados no exercicio em apreço, 29,631 são da linha de Uruguayana, 63,559 de Marcellino Ramos, 17,727 do ramal de Santo Angelo e os restantes 8,072 de outras linhas.

COMMISSÃO DE RÊDE

Continuou em serviço, junto á Viação Ferrea, a "Commissão de rêde" creada pelo decreto 21.985, de 20 de outubro de 1932, que instituiu o Serviço Militar nas Estradas de Ferro.

O commissario militar, Cel. Wolmer Augusto da Silveira, continua ausente, no desempenho de importante commissão, referente á construcção da projectada ponte internacional que ligará Uruguayana á cidade argentina de Libres.

Permanece na direcção interina da Commissão o distincto official Capitão Manuel Ignacio Carneiro da Fontoura, que vem mantendo com esta Directoria as melhores relações.

Ao terminar este preambulo, com que vos apresento, a seguir, maiores detalhes, desejo, Sr. Secretario, salientar a actuação esclarecida e leal dos srs. Chefes de Divisão e Ajudantes, assim como a collaboração efficiente e dedicada de todos os demais empregados das diversas categorias, no sentido dos fins collimados.

Quaesquer outros esclarecimentos que julgardes necessarios, esta Directoria está prompta a prestar-vos, preenchendo, assim, alguma lacuna porventura existente neste trabalho.

Porto Alegre, 1.º de setembro de 1937.

FREDERICO VON BOCK,

Director Geral, interino.

I PARTE

ALMOXARIFADO

ALMOXARIFADO

O movimento de entradas durante o anno de 1936 foi inferior ao de 1935 e o de sahidas, superior, conforme demonstra o comparativo seguinte:

ANNOS	Entradas	Sahidas
1936	34.879:575$600	36.660:479$700
1935	36.861:694$070	35.880:475$170
Differenças	— 1.982:118$470	+ 780:004$530

Foi o seguinte o movimento geral do Almoxarifado no exercicio de 1936:

Existencia em 1.º de janeiro de 1936.....	13.088:321$460
Entradas por compra.....	34.253:767$600
Entradas por devolução.....	381:494$500
Sobras liquidas verificadas nos inventarios durante o anno.....	244:313$500
Total.....	47.967:897$060
Sahidas durante o anno.....	36.660:479$700
Saldo para 1937.....	11.307:417$360

As importancias dispendidas com a acquisição de materiaes em 1935 e 1936, acham-se discriminadas no quadro abaixo:

MATERIAES	1936	1935
Carvão nacional	11.332:040$580	12.499:888$850
Carvão em briquettes	2.388:861$200	1.602:584$020
Lenha	4.553:178$300	4.728:665$070
Dormentes de lei	1.968:446$650	2.916:079$620
Madeiras	1.307:238$800	766:387$460
Trilhos e accessorios	444:265$270	1.372:571$920
Diversos e papelaria	12.259:736$800	12.393:111$660
	34.253:767$600	36.279:588$600
Differença para menos em 1936	2.025:821$000	—
	36.279:588$600	36.279:588$600

Verifica-se o decrescimo de 2.025:821$000 do anno de 1936 em relação ao de 1935, em virtude, em parte, da acquisição de trilhos e accessorios effectuada em 1935, e da menor quantidade de alguns materiaes adquiridos, em 1936. Houve accrescimo em carvão em briquettes e madeiras.

O saldo de 11.307:417$360 que passou para o corrente exercicio, é constituido pelas seguintes parcellas:

Trilhos e accessorios	497:281$620
Dormentes de lei	418:906$210
Carvão nacional	201:885$860
Carvão em briquettes	406:609$190
Lenha	195:970$320
Ferro em barras e chapas	897:333$120
Aço em barras e chapas	284:772$840
Latão em barras e chapas	123:250$140
Cobre em barras e chapas	96:899$410
Madeiras	368:336$240
Bronze fundido em peças	175:626$910
Ferro fundido em peças	214:305$590
Parafusos com porcas	393:582$000
Tubos para caldeira	78:743$800
Aros para locomotivas e vehiculos	210:042$340
Eixos de aço	124:498$860
Transporte	4.688:044$450

Transporte	4.688:044$450
Molas para locomotivas e vehiculos	421:641$180
Papelaria	273:481$840
Materiaes diversos	5.924:249$890
Total	11.307:417$360

RECEBIMENTO DE CARVÃO NACIONAL

Durante o anno de 1936, a Viação Ferrea recebeu ..... 208.079,860 toneladas desse combustivel, dos fornecedores seguintes, assim discriminados:

DA COMPANHIA ESTRADA DE FERRO E MINAS SÃO JERONYMO:

PORTO DE:	Quantidade	Média mensal
	T	T
Rio Grande	15.248,800	1.271
Pelotas	34.971,540	2.914
Margem de Taquary	51.788,250	4.316
Director Augusto Pestana	—	—
Porto Alegre	4.183,740	348
	T	T
Total	106.192,330	8.849

DA COMPANHIA CARBONIFERA RIO GRANDENSE:

PORTO DE:	Quantidade	Média mensal
	T	T
Rio Grande	10.640,340	887
Pelotas	—	—
Margem de Taquary	47.510,020	3.959
Director Augusto Pestana	43.737,170	3.645
	T	T
Total	101.887,530	8.491

RESUMO:

FORNECEDOR	Quantidade	% do total
	T	
Cia. E. Ferro e Minas de S. Jeronymo	106.192,330	51 %
Cia. Carbonifera Rio Grandense.....	101.887,530	49 %
	T	
Total.....	208.079,860	100 %

TOTAES DOS RECEBIMENTOS EM CADA UM DOS PORTOS:

PORTO DE:	Quantidade	Média mensal
	T	T
Rio Grande	25.889,140	2.157,400
Pelotas	34.971,540	2.914,300
Margem de Taquary.....	99.298,270	8.274,900
Director Augusto Pestana.....	43.737,170	3.644,800
Porto Alegre.....	4.183,740	348,600
	T	T
Total.....	208.079,860	17.340

De julho em diante do anno em relato, devido á existencia do Consorcio Administrador de Emprezas de Mineração, a distribuição das entregas do carvão nacional á Viação Ferrea, passou a ser feita e facturada por essa entidade, porém de modo distincto, segundo as quantidades entregues em nome de uma e outra daquellas Companhias.

CONSUMO DE CARVÃO NACIONAL

No mesmo exercicio de 1936, foram consumidas ..... 210.598,912 toneladas, contra 210.486,390 toneladas em 1935, verificando-se, portanto, um accrescimo de 112,522 toneladas.

O consumo geral foi:

	T
Janeiro	18.812,090
Fevereiro	17.284,662
Março	17.808,280
Abril	17.338,130
Maio	17.368,110
Junho	17.995,210
Julho	19.167,430
Agosto	19.034,920
Setembro	19.079,080
Outubro	13.199,670
Novembro	16.242,860
Dezembro	17.268,470
	T
Total	210.598,912

O movimento geral dos annos de 1935 e 1936, em numeros redondos, foi o seguinte:

DESIGNAÇÃO	1936	1935
	T	T
Saldo em 1.º de janeiro	5.999	2.707
Recebido durante o anno	208.080	213.423
Ajuste de inventario	191	355
	T	T
	214.270	216.485
Consumido durante o anno	210.598	210.486
Saldo geral em 31-12	3.672	5.999

CARVÃO EM BRIQUETTES

Em 1.º de janeiro de 1936 o stock desse combustivel era de 5.717,473 toneladas; foram recebidas durante o anno, por diversos vapores, do fornecedor Stahlunion Ltd., 17.678,760 toneladas.

Foi o seguinte, em resumo, o movimento geral em 1936:

	T
Saldo em 1.º de janeiro de 1936.....	5.717,473
Entradas por compra.....	17.678,760
Ajuste de inventario.....	94,752
	T
Total	23.490,985
Consumido durante o anno.....	20.666,386
	T
Saldo para 1.º de janeiro de 1937....	2.824,599

O consumo de 1935, tendo sido de 9.856,954 toneladas, houve, conseguintemente, em 1936, um accrescimo de ..... 10.809,432 toneladas.

LENHA

O total de lenha entrada durante o anno, foi de 529.231 m³, na importancia de 4.747:767$900, inclusive 27.069 m³ extrahidos dos Hortos Florestaes da Viação Ferrea, situados nos municipios de São Leopoldo, Montenegro, Cachoeira, Sant'-Anna, Itaquy, Alegrete e Uruguayana, no valor de 200:614$100 e mais 21.864 ditos no valor de 194:589$600 de ajuste de inventario, com todas as despesas de manipulação e transporte.

Resumindo:

	m3	
Entradas por compra.....	480.298	4.352:564$200
Entradas dos Hortos.....	27.069	200:614$100
Entradas por ajuste de inventario..	21.864	194:589$600
	m3	
Total.....	529.231	4.747:767$900

O preço médio de sahida durante o anno, foi de 8$926 por metro cubico.

O consumo alcançou, em 1936, a 544.505,500 m³, restando para 1937 um saldo de 22.859,500 m³.

NÓS DE PINHO

Attingiu a 11.825,500 m³ o total de nós de pinho entrados durante o anno de 1936, no valor de 163:888$800, inclusive 311,500 m³ no valor de 4:361$000, por ajuste de inventario.

No mesmo anno, foram consumidos 11.815 ^{m3}. O saldo que passou para 1937, é de 451 ^{m3}.

DORMENTES PADRÃO

O total de dormentes padrão entrados em 1936, attingiu a 270.857 peças, no valor de 1.865:705$850, inclusive todas as despesas de manipulação e transporte.

DORMENTES ESPECIAES

A quantidade de dormentes especiaes para desvio, pontes e linha internacional, entrados durante o anno, attingiu a 9.893 peças, cujo valor foi de 102:969$700, com as respectivas despesas de manipulação e transporte, inclusive 21 peças de ajuste de inventario, no valor de 228$900.

MOIRÕES

A entrada de moirões foi, no decorrer de 1936, de 19.021 peças, na importancia de 36:958$940.

I
Administ
Trafego
Locomoçã
Via e Edi
Melhoram
Materiaes
Total do

I
Administr
Trafego .
Locomoçã
Via e Edi
Melhoram
Materiaes
Total do

Resumo geral do fornecimento feito pelo Almoxarifado em 1936

PRIMEIRO SEMESTRE

DESIGNAÇÃO	Janeiro	Fevereiro	Março	Abril	Maio	Junho	TOTAL
Administração Central	31:161$800	18:929$900	22:429$600	20:633$000	23:636$000	29:824$100	146:614$400
Trafego	67:700$600	70:504$900	84:601$100	82:974$800	90:400$900	66:154$000	462:336$300
Locomoção	1.915:752$800	1.766:691$400	1.815:129$500	1.764:541$700	1.850:583$200	1.828:558$500	10.941:257$100
Via e Edificios.....	291:805$900	316:609$600	345:655$300	338:836$400	342:088$200	293:030$100	1.928:025$500
Melhoramentos e diversos....	459:447$000	492:927$000	488:724$100	995:948$800	687:065$200	1.222:212$100	4.346:324$200
	2.765:868$100	2.665:662$800	2.756:539$600	3.202:934$700	2.993:773$500	3.439:778$800	17.824:557$500
Materiaes devolvidos	39:123$000	22:326$900	39:550$300	34:828$700	23:578$800	31:212$300	190:620$000
Total do primeiro semestre....	2.804:991$100	2.687:989$700	2.796:089$900	3.237:763$400	3.017:352$300	3.470.991$100	18.015:177$500

SEGUNDO SEMESTRE

DESIGNAÇÃO	Julho	Agosto	Setembro	Outubro	Novembro	Dezembro	TOTAL
Administração Central	28:527$700	27:885$500	18:852$700	24:335$200	27:037$300	26:228$200	152:866$600
Trafego	74:817$900	86:169$700	78:160$400	78:531$900	82:207$200	83:298$200	483:185$300
Locomoção	1.874:435$800	2.033:893$600	1.951:176$900	1.789:171$700	1.984:680$500	1.991:494$700	11.624:853$200
Via e Edificios.....	293:988$300	394:657$400	421:355$300	330:081$200	341:334$800	350:868$600	2.132:275$200
Melhoramentos e diversos....	727:870$000	687:560$600	753:134$700	636:715$300	725:168$500	630:797$900	4 061:247$000
	2.999:639$700	3.230:166$800	3.222:680$000	2.858:836$300	3.160:428$300	2.982:677$600	18.454:427$700
Materiaes devolvidos	29:562$500	40:222$500	12:376$400	44:014$000	32:699$200	31:999$900	190:874$500
Total do segundo semestre....	3.029:202$200	3.270:389$300	3.235:056$400	2.902:849$300	3.193:127$500	3.014:677$500	18.645:302$200

RESUMO GERAL

Fornecimentos:	Primeiro semestre.....	17.824:557$500	
	Segundo semestre	18.454:427$700	36.278:985$200
Materiaes devolvidos:	Primeiro semestre.....	190:620$000	
	Segundo semestre	190:874$500	381:494$500
Totaes.....			36.660:479$700

II PARTE

1.ª DIVISÃO

CONTABILIDADE E ESTATISTICA

CONTABILIDADE E ESTATISTICA

1.ª DIVISÃO

RESULTADO DA EXPLORAÇÃO DO TRAFEGO

O resultado da exploração do trafego em 1936, foi o seguinte:

Receita bruta	87.346:553$400
Despesa de custeio.....	75.144:848$070
Receita liquida	12.201:705$330
Coefficiente de trafego.....	86,03

Receita orçada para 1936.....	70.623:179$000
Receita arrecadada em 1936.....	87.346:553$400
Differença para mais da orçada....	16.723:374$400
Despesa orçada para 1936.....	70.623:179$000
Despesa realisada em 1936.....	75.144:848$070
Differença para mais da orçada....	4.521:669$070

Os resultados mensaes foram os seguintes:

MEZES	Receita	Despesa	Saldo	Deficit	Coefficiente
Janeiro	7.079:260$400	6.248:742$370	830:518$030	—	88.27 %
Fevereiro	7.312:558$600	5.450:888$700	1.861:664$900	—	74,54 %
Março	7.660:834$900	5.789:932$420	1.870:902$480	—	75,58 %
Abril	7.298:764$700	5.720:263$160	1.578:501$540	—	78,37 %
Maio	7.032:592$100	5.811:777$950	1.220:814$150	—	82,64 %
Junho	6.870:629$600	5.945:293$500	925:336$100	—	86,53 %
Total do 1.° semestre	43.254:635$300	34.966:898$100	8.287:737$200	—	80,84 %
Julho	7.342:683$200	6.475:104$700	867:578$500	—	88,18 %
Agosto	7.094:466$100	6.860:333$900	234:132$200	—	96,70 %
Setembro	7.192:396$700	6.539:019$280	653:377$420	—	90,92 %
Outubro	6.557:940$700	6.306:631$600	251:309$100	—	96,17 %
Novembro	7.437:520$200	6.541:805$580	895:714$620	—	87,96 %
Dezembro	8.466:911$200	7.455:054$910	1.011:856$290	—	88,05 %
Total do 2.° semestre	44.091:918$100	40.177:949$970	3.913:968$130	—	91,12 %
Total do anno	87.346:553$400	75.144:848$070	12.201:705$330	—	86,03 %
Média mensal	7.278:879$450	6.262.670$673	1.016:808$777	—	86.03 %

Desde a data da encampação pelo Governo do Estado os resultados têm sido os seguintes:

ANNOS	Receita	Despesa	Saldo	Deficit	Coefficiente
1920 (6 mezes)	10.775:202$450	13.031:018$610	—	2.255:816$160	120,94
1921	31.758:541$990	32.157:303$220	—	398:761$230	101,26
1922	35.777:771$020	35.454:712$630	323:058$390	—	99,10
1923	35.596:644$650	39.485:139$410	—	3.888:494$760	110,90
1924	42.819:258$790	46.625:488$110	—	3.806:229$320	108,89
1925	53.124:937$080	56.511:839$520	—	3.386:902$440	106,38
1926	51.612:356$810	55.391:102$530	—	3.778:745$720	107,32
1927	63.560:529$880	61.925:159$140	1.635:370$740	—	97,43
1928	68.636:240$010	66.154:306$560	2.481:933$450	—	96,38
1929	76.072:843$780	70.866:275$740	5.206:568$040	—	93,15
1930	65.559:588$450	66.870:250$400	—	1.310:661$950	102,00
1931	59.827:896$280	61.931:660$090	—	2.103:763$810	103,52
1932	61.234:727$150	61.062:288$580	172:438$570	—	99,72
1933	69.044:248$310	63.026:922$260	6.017:326$050	—	91,28
1934	73.612:015$170	64.118:074$080	9.493:941$090	—	87,10
1935	80.190:190$220	66.127:606$300	14.062:583$920	—	82,46
1936	87.346:553$400	75.144:844$070	12.201:705$330	—	86,03
Totaes	966.549:545$440	935.883:995$250	30.665:550$190	—	96,83

Em consequencia da impugnação de algumas parcellas da despesa por parte da Junta Apuradora das Contas, os resultados constantes do quadro anterior foram modificados para os seguintes:

ANNOS	Receita	Despesa	Saldo	Deficit	Glozas
1920	10.775:202$450	11.584:139$940	—	808:937$490	—
1921	31.758:541$990	30.230:737$680	1.527:804$310	—	—
1922	35.777:771$020	34.836:213$720	941:557$300	—	—
1923	35.596:644$650	39.475:139$410	—	3.878:494$760	10:000$000
1924	42.819:258$790	46.619:488$110	—	3.800:229$320	6:000$000
1925	53.124:937$080	56.511:839$520	—	3.386:902$440	—
1926	51.612:356$810	55.364:602$530	—	3.752:245$720	26:500$000
1927	63.560:529$880	61.925:159$140	1.635:370$740	—	—
1928	68.636:240$010	66.154:306$560	2.481:933$450	—	—
1929	76.072:843$780	70.857:789$740	5.215:054$040	—	8:486$000
1930	65.559:588$450	66.870:250$400	—	1.310:661$950	—
1931	59.827:896$280	61.931:660$090	—	2.103:763$810	—
1932	61.234:727$150	61.062:288$580	172:438$570	—	—
1933	69.044:248$310	63.026:922$260	4.212:128$250	—	—
1934	73.612:015$170	64.104:642$580	6.659:190$290	—	13:431$500
1935	80.190:190$220	66.031:323$100	9.940:091$920	—	96:283$200
Totaes	879.202:992$040	856.586:503$360	32.785:568$870	19.041:235$490	160:700$700

As modificações feitas nos exercicios de 1920, 1921 e 1922 foram resultantes de um ajuste entre ambos os Governos contractantes no intuito de considerar como despesas de "Capital" as primeiras grandes reparações em locomotivas e substituição de dormentes, consideradas como de caracter extraordinario.

Da renda liquida dos exercicios de 1933, 1934, 1935 e 1936 (1.º semestre), foram retirados 30 % para distribuição de gratificações annuaes aos empregados.

A importancia despendida por exercicio com as gratificações acima, é a seguinte:

Em 1933	1.805:197$800
Em 1934	2.848:182$300
Em 1935	4.218:775$200
Em 1936	1.830:255$800

Ainda não foram approvados pelo Sr. Ministro da Viação e Obras Publicas, por não estarem ultimados os exames da Junta, os semestres de 1936.

Discriminação da receita de 193[illegible]

TITULOS	Numero e toneladas	Passageiros-kilometro e toneladas-kilometro	Receita	% do total
1.° semestre				
Passageiros	861.742	88.844.169	7.423:330$800	17,16 %
Bagagens	756,340	222.388	157:594$300	0,36 %
Encommendas	13.242,803	2.519.090	1.642:404$100	3,80 %
Mercadorias	629.212,813	203.749.492	26.189:204$100	60,55 %
Animaes em trens de passageiros	804,000	151.044	78:938$200	0,18 %
Animaes em trens de carga	54.209,300	14.459.367	2.394:938$700	5,54 %
Rendas diversas	—	—	5.368:225$100	12,41 %
TOTAL DO 1.° SEMESTRE	—	—	43.254:635$300	100,00 %
2.° semestre				
Passageiros	817.592	84.339.684	7.187:168$400	16,30 %
Bagagens	597,315	208.968	143:091$200	0,32 %
Encommendas	15.796,593	2.924.295	1.944:711$800	4,41 %
Mercadorias	655.733,499	216.747.289	28.592:731$900	64,85 %
Animaes em trens de passageiros	1.253,250	241.434	148:373$500	0,34 %
Animaes em trens de carga	13.943,500	5.335.068	713:570$100	1,62 %
Rendas diversas	—	—	5.362:271$200	12,16 %
TOTAL DO 2.° SEMESTRE	—	—	44.091:918$100	100,00 %
Total do anno				
Passageiros	1.679.334	173.183.853	14.610:499$200	16,73 %
Bagagens	1.353,655	431.356	300:685$500	0,34 %
Encommendas	29.039,396	5.443.385	3.587:115$900	4,11 %
Mercadorias	1.284.946,312	420.496.781	54.781:936$000	62,72 %
Animaes em trens de passageiros	2.057,250	392.478	227:311$700	0,26 %
Animaes em trens de carga	68.152,800	19.844.435	3.108:508$800	3,56 %
Rendas diversas	—	—	10.730:496$300	12,28 %
TOTAL DO ANNO	—	—	87.346:553$400	100,00 %

TITUL		1934	1935	1936
Passageiros	$800	12.013:784$400	12.570:496$200	14.610:499$200
Bagagens	$100	277:855$500	316:296$600	300:685$500
		—	—	—
Encommendas	$400	2.659:472$900	2.902:803$800	3.537:115$900
Mercadorias	$400	47.570:260$910	51.660:861$520	54.781:936$000
Animaes em trens de	$500	2.099:342$100	2.581:418$800	3.103:508$800
Animaes em trens de	$900	276:655$100	333:873$900	227:311$700
Vehiculos		—	—	—
Telegrammas	$100	146:545$100	158:402$000	181:170$600
Armazenagens	$000	165:574$900	185:141$800	133:601$500
Taxa ad-valorem ..	$500	3.848:335$400	4.754:725$100	6.319:488$800
Rendas diversas.....	$610	4.554:188$360	4.726:170$500	4.091:235$400
Totaes....	$310	73.612:015$170	80.190:190$220	87.346:553$400

Discriminação da receita de 1936

TITULOS	Numero e toneladas	Passageiros-kilometro e toneladas-kilometro	Receita	% do total
1.º semestre				
Passageiros	861.712	88.844.169	7.423:330$800	17,16 %
Bagagens	756,340	222.388	157:594$300	0,36 %
Encommendas	13.242.803	2.519.090	1.642:404$100	3,80 %
Mercadorias	629.212.813	203.749.492	26.189:204$100	60,55 %
Animaes em trens de passageiros	804.000	151.044	78:938$200	0,18 %
Animaes em trens de carga	54.209.300	14.159.367	2.394:938$700	5,54 %
Rendas diversas	—	—	5.368:225$100	12,41 %
TOTAL DO 1.º SEMESTRE	—	—	43.254:635$300	100,00 %
2.º semestre				
Passageiros	817.592	84.339.684	7.187:168$400	16,30 %
Bagagens	597.315	208.968	143:091$200	0,32 %
Encommendas	15.796.593	2.924.295	1.944:711$800	4,41 %
Mercadorias	655.733.499	216.747.289	28.592.731$900	64,85 %
Animaes em trens de passageiros	1.253,250	241.434	148.373$500	0,34 %
Animaes em trens de carga	13.943,500	5.385.068	713:570$100	1,62 %
Rendas diversas	—	—	5.362:271$200	12,16 %
TOTAL DO 2.º SEMESTRE	—	—	44.091:918$100	100,00 %
Total do anno				
Passageiros	1.679.334	173.183.853	14.610:499$200	16,73 %
Bagagens	1.353.655	431.356	300:685$500	0,34 %
Encommendas	29.039.396	5.443.385	3.587:115$900	4,11 %
Mercadorias	1.284.946.312	420.496.781	54.781:936$000	62,72 %
Animaes em trens de passageiros	2.057.250	392.478	227:311$700	0,26 %
Animaes em trens de carga	68.152.800	19.541.435	3.108:508$800	3,56 %
Rendas diversas	—	—	10.730:496$300	12,28 %
TOTAL DO ANNO	—	—	87.346:553$400	100,00 %

Discriminação da receita pelas diversas contas

CONTAS	1936		1935	
	Receita	% do total	Receita	% do total
Publico	70.101:695$600	91,50 %	63.848:468$900	90,74 %
Governo Federal	2.220:109$500	2,90 %	2.338:482$000	3,32 %
Governos Estaduaes, Municipaes e Empresas	984:944$200	1,28 %	1.132:802$400	1,61 %
Melhoramentos	3.309:307$800	4,32 %	3.045:997$520	4,33 %
Total	76.616:057$100	100,00 %	70.365:750$820	100,00 %
Rendas diversas	10.730:496$300	—	9.824:439$400	—
Total da receita	87.346:553$400	—	80.190:190$220	—

Demonstração da Despesa de custeio, por semestre e por Divisão

TITULOS	Pessoal	Material	Total	% do total
1.º semestre				
Administração Central	1.675:015$500	1.543:168$100	3.218:183$600	9,20 %
Trafego	5.916:040$600	1.205:762$050	7.121:802$650	20,37 %
Locomoção	5.909:586$400	11.726:981$000	17.636:567$400	50,44 %
Via Permanente	4.759:844$540	2.230:499$910	6.990:344$450	19,99 %
Total do 1.º semestre	18.260:487$040	16.706:411$060	34.966:898$100	100,00 %
2.º semestre				
Administração Central	1.884:472$900	2.707:825$800	4.592:298$700	11,43 %
Trafego	7.170:842$400	899:939$700	8.070:782$100	20,09 %
Locomoção	7.033:214$400	12.475:795$700	19.509:010$100	48,56 %
Via Permanente	5.661:300$700	2.344:558$370	8.005:859$070	19,92 %
Total do 2.º semestre	21.749:830$400	18.428:1198570	40.177:949$970	100,00 %
Total do anno				
Administração Central	3.559:488$400	4.250:993$900	7.810:482$300	10,39 %
Trafego	13.086:883$000	2.105:701$750	15.192:584$750	20,22 %
Locomoção	12.942:800$800	24.202:776$700	37.145:577$500	49,43 %
Via Permanente	10.421:145$240	4.575:058$280	14.996:203$520	19,96 %
Somma	40.010:317$440	35.134:530$630	75.144:848$070	100,00 %

As percentagens das despesas de custeio e saldo verificado, em relação á receita, constam do quadro a seguir:

DISCRIMINAÇÃO	Total	%
Administração Central	7.810:482$300	8,94
Trafego	15.192:584$750	17,39
Locomoção	37.145:577$500	42,53
Via e Edificios	14.996:203$520	17,17
Saldo	12.201:705$330	13,97
Total	87.346:553$400	100,00

Relação das mercadorias cujos transportes foram remuneradores em 1936, isto é, produziram receita superior ao custo médio da tonelada-kilometro ($140.932), com indicação do seu valor, das toneladas-kilometro e o confronto do anno anterior

DISCRIMINAÇÃO	Toneladas-kilometro		Receita por tonelada-km.	
	1936	1935	1936	1935
Agricultura				
Assucar	14.964.211	12.777.204	$182	$187
Fumo	6.819.225	5.714.767	$175	$156
Melancias	56.470	27.497	$169	$181
Nozes, amendoas, côcos, pinhões, etc.	139.318	312.589	$150	$106
Uvas	346.910	223.004	$162	$160

DISCRIMINAÇÃO	Toneladas-kilometro		Receita por tonelada-km.	
	1936	1935	1936	1935
Mattas				
Dormentes	137.676	67.909	$159	$168
Lenha	1.388.112	813.443	$150	$144
Minas				
Aguas mineraes naturaes	180.092	163.767	$172	$175
Enxofre	80.827	42.488	$142	$156
Gasolina e naphta	3.465.811	3.024.547	$267	$270
Kaolim	114.189	112.038	$142	$134
Kerosene	1.720.651	1.624.621	$269	$271
Manufacturas				
Aço, ferro e outros metaes	3.001.837	2..751.186	$208	$204
Aguardente è alcool	1.494.255	1.091.181	$240	$236
Arames liso e farpado	2.401.182	1.593.562	$178	$175
Automoveis armados	338.377	176.353	$476	$496
Automoveis desarmados	179.356	75.630	$446	$444
Balaios, cestas, escovas e vassouras	112.193	112.468	$214	$222
Barris vazios	1.409.918	1.431.763	$168	$177
Bebidas nacionaes	431.479	300.904	$259	$264
Bebidas extrangeiras	12.071	13.003	$605	$587
Calçados	692.194	542.858	$309	$311
Caramellos	598.073	460.439	$212	$214
Carros, carretas e carroças armados	16.288	7.830	$382	$469
Carros, carretas e carroças desarmados	51.095	40.788	$234	$253
Cerveja	2.390.872	1.712.113	$215	$216
Charutos e cigarros	37.102	23.999	$497	$540
Chapeus finos e roupas feitas	286.724	226.976	$531	$533
Conservas acondicionadas em latas ou vidros	514.091	384.575	$236	$258

DISCRIMINAÇÃO	Toneladas-kilometro		Receita por tonelada-km.	
	1936	1935	1936	1935
Conservas não acondicionadas em latas ou vidros	407.470	413.381	$153	$159
Couros curtidos	320.494	316.030	$270	$282
Doces, compotas e passas	649.234	489.228	$402	$379
Drogas e medicamentos	853.731	750.740	$437	$433
Especiarias	248.611	151.256	$454	$501
Espelhos, perfumarias, artigos de phantasia	186.889	138.512	$628	$625
Ferragens	2.033.528	1.638.205	$384	$395
Folhas de Flandres	1.102.418	1.139.932	$286	$290
Louças	427.450	325.298	$367	$372
Machinas para fins agricolas	596.357	373.618	$166	$169
Machinas para fins industriaes	889.724	620.556	$356	$361
Massas alimenticias	315.430	226.791	$261	$253
Mudanças (moveis e utensilios usados)	1.054.649	2.260.831	$201	$104
Oleos diversos	2.300.477	1.811.256	$199	$216
Papel	853.042	715.574	$225	$234
Phosphoros	230.005	158.268	$502	$542
Preparações pharmaceuticas	84.239	68.883	$520	$522
Queijos	31.894	46.237	$154	$171
Sabão e vellas	867.713	648.450	$230	$231
Saccos de aniagem, algodão e outros	651.694	739.028	$147	$151
Salames	76.885	85.326	$161	$191
Soda caustica	743.130	742.005	$190	$187
Sulfato de cobre	474.779	387.266	$152	$148
Tecidos nacionaes ou extrangeiros	2.387.925	2.269.925	$512	$513
Vidros em placas ou chapas	222.993	208.308	$322	$320
Vinagre	97.436	94.776	$147	$143
Vinho nacional	12.616.667	10.743.302	$175	$180
Productos de animaes				
Bacalhau e similares	108.366	81.668	$306	$317
Banha e toucinho	11.794.040	15.604.621	$157	$164

DISCRIMINAÇÃO	Toneladas-kilometro		Receita por tonelada-km.	
	1936	1935	1936	1935
Couros frescos, seccos ou salgados	7.597.485	8.790.005	$151	$157
Lã e crina animal	4.862.145	5.184.869	$155	$161
Governos e empresas				
Material por conta dos Governos Estaduaes	950.410	981.300	$159	$204
Material por conta dos Governos Municipaes e Empresas	8.216	13.181	$169	$120
Material por conta do Fundo de Melhoramentos	22.327.226	20.152.335	$144	$144

Ahi figuram os titulos dos apanhados estatisticos cujo transporte deixa á Viação Ferrea margem de lucro, o qual é, todavia, absorvido em grande parte, na protecção ás mercadorias que necessitam de tarifas baixas.

Na relação acima consta, para cada titulo, as toneladas-kilometro transportadas, afim de se conhecer, em cada um delles, a importancia maior ou menor do transporte pois alguns ha de muito pequena significação.

No quadro que segue vêm-se as mercadorias, cujo transporte foi superior a 10.000 toneladas, no anno de 1936. Esse quadro tem especial importancia, pois nelle se podem procurar os productos de resistencia, na circulação da rêde, que serão aquelles transportados sob fretes remuneradores, isto é, de receita por tonelada-kilometro superior ao custo pela mesma unidade ($140.932).

Esses productos, conforme ahi se vê, foram os seguintes: Assucar, Fumo, Lenha, Vinho nacional, Banha e toucinho, Couros frescos, seccos ou salgados, Lã e crina animal, e Material por conta do Fundo de Melhoramentos.

=

A
A
A
C
E
F
F
F
F
M
T

L
M

A
C
P
S

A
T
V

B
C
G
L
X

M
M

Grandes transportes (mais de 10.000 toneladas) da Viação Ferrea, em 1936, comparados com os de 1935

DISCRIMINAÇÃO	TONELADAS		TONELADAS-KILOMETRO		RECEITA TOTAL		Receita por tonelada-km.		Percursos médios kms.	
	1936	1935	1936	1935	1936	1935	1936	1935	1936	1935
Agricultura										
Arroz beneficiado	42.653	28.979	14.425.918	8.541.682	1.008:789$600	591:829$400	$070	$069	338	295
Arroz com casca	38.409	41.454	6.970.835	7.320.794	495:216$800	514:371$600	$071	$070	181	177
Assucar	36.046	32.156	14.964.211	12.777.204	2.730:405$200	2.384:152$400	$182	$187	415	397
Café	10.068	4.663	5.404.603	1.810.618	701:011$500	261:412$800	$130	$144	537	388
Erva matte	11.899	9.487	5.637.875	4.589.077	724:278$800	593.468$400	$128	$129	474	484
Farinha de mandioca	16.164	18.529	5.226.866	4.248.076	435:943$300	374:741$700	$083	$088	323	229
Farinha de trigo	29.284	27.818	8.357.565	7.435.727	989:526$400	895.212$400	$118	$120	285	267
Feijão	29.460	29.305	14.705.247	13.207.214	996:591$400	931:764$900	$068	$071	499	451
Fumo	21.537	18.358	6.819.225	5.714.767	1.190:466$300	893:997$800	$175	$156	317	311
Milho	19.264	35.909	9.643.157	23.789.587	626:024$900	1.495.453$900	$065	$063	485	662
Trigo em grão	20.216	10.608	6.297.290	1.453.172	573:438$500	163.559$600	$091	$113	312	137
Mattas										
Lenha	31.122	17.957	1.388.112	813.443	207:919$200	117:125$300	$150	$144	45	45
Madeira	192.354	166.976	112.504.730	92.930.338	11.374:118$100	9.484:598$400	$101	$102	585	557
Minas										
Areia	20.173	16.257	1.524.017	1.296.233	134.438$400	110:393$900	$088	$085	76	80
Cal	12.453	11.623	3.271.132	3.466.740	370:998$700	361.601$600	$113	$104	263	298
Pedras	25.447	22.698	4.293.180	2.804.651	253:046$400	209:190$200	$059	$075	169	124
Sal	52.580	57.536	23.842.973	21.864.446	2.229.447$600	2.303:347$100	$094	$093	453	432
Manufacturas										
Adubos organicos	13.172	15.168	5.442.278	6.547.278	234.437$500	264.084$900	$043	$040	413	423
Tijolos e telhas	26.932	22.749	3.325.214	2.650.909	281.202$200	247.626$900	$085	$093	123	117
Vinho nacional	53.654	46.730	12.616.667	10.743.302	2.209:373$400	1.933:876$300	$175	$180	235	230
Productos de animaes										
Banha e toucinho	27.095	32.957	11.794.040	15.604.621	1.848:022$200	2.551:616$000	$157	$164	435	473
Couros frescos, seccos ou salgados	22.116	30.854	7.587.485	8.790.005	1.147:436$600	1.382:895$800	$151	$167	343	285
Graxa e sebo	12.564	19.566	5.159.626	7.576.137	537:944$900	833:898$700	$104	$110	411	387
Lã e crina animal	12.690	14.543	4.862.145	5.184.869	753:552$800	832:232$300	$155	$161	383	357
Xarque	42.810	57.036	18.851.948	26.131.224	2.485:433$300	3.974:830$200	$132	$152	440	458
Governos e empresas										
Material p/c. do Governo Federal	23.407	23.159	7.070.369	8.323.902	978:726$900	1.094:370$900	$138	$131	302	360
Material p/c. do F. Melhoramentos	229.788	186.443	22.327.226	20.152.335	3.213:187$100	2.910:400$620	$144	$144	97	108

Despesa de custeio por tonelada-kilometro

MEZES	1936	1935
Janeiro	$137.057	$147.340
Fevereiro	$122.101	$144.826
Março	$126.002	$133.803
Abril	$127.756	$133.929
Maio	$132.911	$117.002
Junho	$145.590	$133.886
Julho	$142.967	$134.021
Agosto	$157.400	$139.891
Setembro	$146.871	$133.208
Outubro	$163.434	$144.866
Novembro	$143.207	$127.205
Dezembro	$149.073	$119.929
Total do anno	$140.932	$133.590

Despesas de custeio por tonelada-kilometro, desde 1920

ANNOS	Despesas	ANNOS	Despesas
1920	$107.591	1929	$143.474
1921	$144.495	1930	$162.685
1922	$125.559	1931	$160.324
1923	$133.769	1932	$156.660
1924	$136.918	1933	$157.626
1925	$144.236	1934	$144.133
1926	$150.118	1935	$133.590
1927	$153.638	1936	$140.932
1928	$154.092		

A Receita e a Despesa desde 1898

O movimento financeiro das linhas arrendadas, desde o inicio do arrendamento, em 1898, até 1936, foi o seguinte

ANNOS	Receita total	Despesa total	Receita liquida	Coefficiente
1898	1.317:079$440	1.136:855$074	180:224$366	86,3 %
1899	1.733:201$845	1.562:882$102	170:319$743	90,2 %
1900	1.703:929$020	1.725:323$515	* 21:394$495	101,2 %
1901	1.606:082$969	1.455:068$047	151:014$922	90,6 %
1902	1.673:138$161	1.374:005$777	299:132$384	82,1 %
1903	1.853:727$000	1.556:426$121	297:300$879	83,9 %
1904	2.007:712$730	1.598:385$326	409:327$404	79,6 %
1905	2.961:068$820	2.126:534$722	834:534$098	71,8 %
1906	5.473:162$200	4.193:934$407	1.279:227$793	76,6 %
1907	6.432:044$738	5.142:343$217	1.289:701$521	79,9 %
1908	7.935:974$371	5.641:104$181	2.294:870$190	71,1 %
1909	9.146:348$509	5.592:416$116	3.553:932$393	61,1 %
1910	10.711:041$160	7.231:321$248	3.479:719$912	67,5 %
1911	12.016:543$950	8.541:190$580	3.475:353$370	71,1 %
1912	12.932:888$456	8.019:749$625	4.913:138$831	62,0 %
1913	14.432:705$220	9.603:542$615	4.829:162$605	66,5 %
1914	12.560:722$545	9.246:349$436	3.314:373$109	73,6 %
1915	12.742:855$159	10.034:842$251	2.708:012$908	78,7 %
1916	14.301:763$890	12.629:217$610	1.672:546$280	88,3 %
1917	16.912:354$138	14.708:135$025	2.204:219$113	87,0 %
1918	21.424:209$303	18.751:091$937	2.673:117$366	87,6 %
1919	22.386:636$661	22.758:577$288	* 371:940$627	101,6 %
1920	22.243:452$396	23.760:417$038	* 1.516:964$642	106,82 %
1921	31.758:541$990	30.230:737$681	1.527:804$309	95,19 %
1922	35.777:771$020	34.836:213$722	941:557$298	97,37 %
1923	35.596:644$650	39.485:139$410	* 3.888:494$760	110,92 %
1924	42.819:258$790	46.625:488$110	* 3.806:229$320	108,89 %
1925	53.124:937$080	56.511:839$520	* 3.386:902$440	106,38 %
1926	51.612:356$810	55.391:102$530	* 3.778:745$720	107,32 %
1927	63.560:529$880	61.925:159$140	1.635:370$740	97,43 %
1928	68.636:240$010	66.154:306$560	2.481:933$450	96,38 %
1929	76.072:843$780	70.866:275$740	5.206:568$040	93,15 %
1930	65.559:588$450	66.870:250$400	* 1.310:661$950	102,00 %
1931	59.827:896$280	61.931:660$090	* 2.103:763$810	103,52 %
1932	61.234:727$150	61.062:288$580	172:438$570	99,72 %
1933	69.044:248$310	63.026:922$260	6.017:326$050	91,28 %
1934	73.612:015$170	64.118:074$080	9.493:941$090	87,10 %
1935	80.190:190$220	66.127:606$300	14.062:583$920	82,46 %
1936	87.346:553$400	75.144:848$070	12.201:705$330	86,03 %

* Os numeros assim assignalados são deficitarios.

NOTA — Até o anno de 1920, na despesa total estão incluidas as quotas de arrendamento pagas á União pela ex-arrendataria Compagnie Auxiliaire de Chémins de Fer au Brèsil.

Esta quota deixou de ser paga pelo Governo do Estado, ao Governo Federal, em virtude dos termos do contracto approvado pelo Decreto n.º 15.438, de 18 de Abril de 1922.

=
P
P
P
P
P
P
P
P

Quadro comparativo do movimento de mercadorias nos annos de 1935 e 1936

ESPECIFICAÇÃO	TONELADAS		TONELADAS-KILOMETRO		RECEITA TOTAL		Receita por tonelada km.	
	1936	1935	1936	1935	1936	1935	1936	1935
Productos de Agricultura.....	330.637,555	304.265,024	117.370,278	106.709,586	12.308:988$800	10.665:955$700	$105	$100
Productos de Mattas...	225.414,075	186.603,117	114.500,448	94.226,010	11.655,609$700	9.661:102$600	$102	$103
Productos de Minas.....	141.541,803	140.414,688	42.883,031	43.052,370	4.945:577$700	4.881:538$800	$115	$113
Productos Manufacturados	207.987,729	186.423,326	65.246,708	58.227,317	14.531:597$600	12.404:878$800	$223	$213
Productos de Animaes.....	122.387,205	161.654,964	50.140,095	65.149,248	6.995:435$400	9.844 124$200	$140	$150
Por conta do Governo Federal	23.406,552	23.149,933	7.070,369	8.323,902	978:726$900	1.021:370$900	$138	$131
Por conta dos Governos Estaduaes	3.301,629	3.760,272	950,410	981,300	151:126$300	199:912$700	$159	$204
conta dos Governos Municipaes e Empresas.....	452,000	406,800	8,216	13,181	1.386$500	1.577$200	$169	$120
Por conta do Fundo de Melhoramentos	229.787,764	186.442,941	22.327,226	20.152,335	3.213.187$100	2.910:400$620	$144	$114
Totaes.....	1,284,946,312	1 193.121,128	420.496,781	397.135,249	54 781:936$000	51.660:861$520	$130	$130

Dados estatisticos desde 1898

ANNOS	Extensão média em trafego (Kms.)	NUMERO DE PASSAGEIROS			Bagagens (toneladas)	Encommendas (toneladas)	NUMERO DE ANIMAES		Mercadorias (toneladas)	OBSERVAÇÕES
		1.ª classe	2.ª classe	Total			em trens de passageiros	em trens de carga		
1898	492.875	38.279	16.404	54.683	990	Incluido no titulo "Bagagens"	Incluido no titulo "Animaes em trens de carga"	170	44.661	De 15-3-1898 até 31-12-1898
1899	492.875	47.922	20.620	68.542	1.408			2.496	55.513	
1900	584.564	47.301	20.259	67.560	995			2.919	57.336	
1901	584.564	39.866	15.525	55.391	810			1.969	55.320	
1902	584.564	36.583	14.257	50.840	659			1.738	67.447	
1903	584.564	41.340	17.224	58.564	749			2.048	74.731	
1904	584.564	44.399	19.479	63.878	812			2.371	84.210	
1905	1.392.765	78.872	49.452	128.324	1.775			10.040	143.503	
1906	1.415.120	163.007	87.491	250.498	2.942		9.559	52.989	220.298	
1907	1.530.919	201.012	97.293	298.305	3.152		15.761	102.685	245.586	
1908	1.530.919	343.424	123.565	466.989	4.296		—	112.321	312.686	
1909	1.705.218	378.203	144.716	522.919	4.969		37.026	74.437	345.931	
1910	2.081.391	461.422	164.635	626.057	6.251		42.084	88.449	437.171	
1911	2.168.927	554.397	197.884	752.281	7.870		43.051	71.357	473.671	
1912	2.168.927	651.855	218.635	870.490	7.478		56.611	81.006	569.090	
1913	2.169.605	727.680	232.993	960.673	9.212		21.983	98.262	670.410	
1914	2.169.605	710.991	212.914	923.905	1.814	6.441	[1])	122.589	544.888	
1915	2.172.085	652.371	184.939	837.310	1.259	6.857	[2]) 7.632	133.733	561.590	
1916	2.172.085	648.868	184.926	833.794	889	7.609	32.146	92.602	621.592	
1917	2.172.085	617.043	185.102	802.145	1.137	9.251	15.784	119.453	727.208	
1918	2.172.085	631.340	251.044	882.384	1.351	12.679	15.863	93.125	753.063	
1919	2.225.889	792.093	318.924	1.111.017	1.321	18.670	18.682	138.976	698.440	
1920	2.252.791	828.401	409.653	1.238.054	1.726	28.841	17.112	110.943	644.724	
1921	2.279.973	710.939	466.117	1.177.056	1.948	17.715	11.761	104.338	660.950	
1922	2.402.745	725.201	620.321	1.345.522	2.509	17.206	11.184	114.051	778.274	
1923	2.430.555	756.813	739.982	1.496.795	4.410	17.416	18.019	171.382	802.425	
1924	2.513.334	914.104	882.996	1.797.100	7.559	24.934	17.334	188.242	807.461	
1925	2.606.275	981.612	960.706	1.942.318	8.400	31.174	16.661	180.880	873.065	
1926	2.606.275	977.504	955.234	1.932.738	4.971	26.873	13.445	79.597	862.823	
1927	2.606.275	843.482	971.264	1.814.746	3.160	23.253	11.572	73.286	921.192	
1928	2.613.478	856.499	1.129.029	1.985.528	2.351	24.670	8.072	130.082	940.259	
1929	2.648.498	834.762	1.276.284	2.111.046	1.921	23.975	7.733	182.474	1.013.353	
1930	2.648.180	683.903	1.238.098	1.922.001	1.718	22.961	7.986	280.657	788.765	
1931	2.652.687	619.322	1.161.502	1.780.824	1.617	21.696	5.566	193.271	801.290	
1932	2.709.482	543.904	961.904	1.505.808	1.262	24.458	11.674	147.067	959.785	
1933	2.809.304	527.758	755.450	1.283.208	1.509	21.703	6.495	137.057	1.032.606	
1934	3.008.046	551.605	777.149	1.328.754	1.293	22.306	8.212	172.760	1.082.980	
1935	3.000.278	612.460	815.743	1.428.203	1.375	25.016	7.633	203.344	1.193.121	
1936	3.029.286	784.614	894.720	1.679.334	1.354	29.039	8.229	258.699	1.284.946	

[1]) Incluido na columna seguinte.

[2]) Incluido na columna seguinte, de 1-1-1915 até 30-6-1915.

Unidades de trafego [illegible]s estatisticos durante os annos de 1935 e 1936

[illegible]	[illegible]	[illegible]
Receita de mercadorias e animaes por [illegible]	[illegible]	[illegible]

Unidades de trafego [illegible]s estatisticos durante os annos de 1935 e 1936

DISCRIMINAÇÃO	1936	1935
Receita bruta	87.346:553$400	80.190:190$220
Despesa de custeio	75.144:848$070	66.127:606$300
Receita liquida	12.201:705$330	14.062:583$920
Relação por cento da despesa de custeio para a receita bruta	86,03	82.46
Extensão em trafego (tronco e ramaes)	3.029.286	3.000.278
Extensão dos desvios particulares e da Estrada	371,933	378.114
Numero de estações e paradas	300	299
Numero de toneladas de peso util retribuido (Passageiros a 70 kilos)	1.503.102	1.375.190
Numero de toneladas-kilometro de peso util retribuido (Passageiros a 500 kilos) (1)	533.200.362	495.003.158
Numero de toneladas-kilometro de peso util retribuido (Passageiros a 70 kilos)	458.731.305	—
Percurso médio de um passageiro (serviço retribuido)	103.1	106,4
Percurso médio de uma tonelada de bagagens (serviço retribuido)	318.7	341.9
Percurso médio de uma tonelada de encommendas (serviço retribuido)	187.4	183.6
Percurso médio de uma tonelada de animaes em trens de passageiros (serviço retribuido)	190.8	315.3
Percurso médio de uma tonelada de mercadorias (serviço retribuido)	327.2	332.9
Percurso médio de uma tonelada de animaes em trens de carga (serviço retribuido)	291.2	301.3
Receita total por kilometro de linha	28:834$040	26:727$587
Despesa total por kilometro de linha	24:806$125	22:040$493
Receita liquida por kilometro de linha	4:027$915	4:687$094
Despesa total da Administração Central (Directoria)	7.810:482$300	5.888:179$570
Despesa total da 1.ª Divisão		
Despesa total da 2.ª Divisão	15.132:584$750	12.306:656$410
Despesa total da 3.ª Divisão	37.145:577$500	33.790:960$730
Despesa total da 4.ª Divisão	14.996:203$520	14.141:869$590
Numero de passageiros transportados a qualquer distancia (serviço retribuido)	1.679.334	1.428.203
Numero de passageiros-kilometro (serviço retribuido)	173.183.353	151.985.687
Numero de passageiros-kilometro por kilometro de linha (serviço retribuido)	57.170	50.657
Numero total de toneladas de mercadorias transportadas a qualquer distancia (serviço retribuido)	1.284.946	1.193.121
Numero total de toneladas de animaes transportados a qualquer distancia (serviço retribuido)	68.153	53.796
Numero de toneladas-kilometro de mercadorias (serviço retribuido)	420.496.781	397.135.249
Numero de toneladas-kilometro de animaes em trens de carga (serviço retribuido)	19.844.435	16.210.712
Numero de toneladas-kilometro de mercadorias por kilometro de linha (serviço retribuido)	138.811	132.366
Numero de toneladas-kilometro de animaes em trens de carga por kilometro de linhas (serviço retribuido)	6.551	5.403
Receita média por tonelada de mercadoria (serviço retribuido)	42$634	43$299
Receita média por tonelada de animaes em trem de carga (serviço retribuido)	45$611	47$985
Receita média por tonelada-kilometro de mercadoria (serviço retribuido)	$130.3	$130.1
Receita média por tonelada-kilometro de animaes em trem de carga (serviço retribuido)	$156.6	$159.2
Receita média por passageiro (serviço retribuido)	8$700	8$802
Receita média por passageiro-kilometro (serviço retribuido)	$084.4	$082.7
Receita de passageiros, encommendas, bagagens e animaes em trens de passageiros por kilometro de linha	6:181$527	5:373$992
Receita de passageiros, encommendas, bagagens e animaes em trens de passageiros por carro-kilometro retribuido	1$644.2	1$303.9
Receita de mercadorias e animaes em trem de carga por kilometro de linha	19:110$261	18:079$085
Receita de mercadorias e animaes por total vagão-kilometro retribuido	1$430	1$351
Relação por cento dos vagões-kilometro vazios para os carregados (serviço retribuido)	38.11	40.86
Relação por cento das locomotivas-kilometro (total geral) para os trens-kilometro (total geral)	164.22	166.81
Numero médio approximativo de vehiculos carregados (retribuidos) por trem-kilometro (retribuido)	7.5	7.5
Numero médio de passageiros-kilometro (serviço retribuido) por carro-kilometro (serviço retribuido)	15.2	12.3
Numero médio de passageiros-kilometro (serviço retribuido) por trem-kilometro (serviço retribuido) de passageiros e mixtos	71.0	61.3
Numero médio de toneladas-kilometro (serviço retribuido) por vagão-kilometro carregado (serviço retribuido)	15.0	14.5
Numero médio de toneladas-kilometro (serviço retribuido) por trem-kilometro (serviço retribuido) de mercadorias, animaes e mixtos	107.2	100.8
Numero médio approximativo de vehiculos-kilometro carregados (2)	46.286.644	46.697.182
Despesa total approximativa por vehiculo-kilometro carregado (serviço retribuido) (2)	1$623.5	1$416.1
Despesa média por trem-kilometro retribuido para:		
o serviço das estações	$976.5	$835.6
o serviço das locomotivas	3$623.1	3$305.7
o serviço dos trens	$512.4	$401.8
as indemnizações e os acasos	$100.3	$040.2
as miscellaneas	1$189.7	1$036.5
o total das despesas de conducção	6$402.0	5$619.8
a conservação da linha e dependencias	2$422.9	2$278.1
a conservação do material	2$062.9	1$816.0
a administração e diversos	1$254.0	$938.9
o total das despesas de custeio	12$140.9	10$652.8
Receita bruta por trem-kilometro retribuido	14$112.2	12$918.2
Receita liquida por trem-kilometro retribuido	1$971.3	2$265.1
Despesa média por 100 toneladas-kilometro de peso util retribuido para: (3)		
o serviço das estações	1$133.6	1$047.8
o serviço das locomotivas	4$205.7	4$145.5
o serviço dos trens	$594.7	$503.9
as indemnizações e os acasos	$116.5	$050.5
as miscellaneas	1$381.0	1$299.7
o total das despesas de conducção	7$431.5	7$047.1
a conservação da linha e dependencias	2$812.5	2$856.9
a conservação do material	2$393.6	2$277.3
a administração e diversos	1$455.6	1$177.4
o total das despesas de custeio	14$093.2	13$359.0
Receita bruta por 100 toneladas-kilometro de peso util retribuido	16$381.6	16$199.9
Receita liquida por 100 toneladas-kilometro de peso util retribuido	2$288.4	2$840.9

1) Para fins de comparação no que diz respeito á receita e á despesa, os passageiros devem ser convertidos em peso á razão de 500 kilos por passageiro

2) Para obter os vehiculos-kilometro carregados "Approximativos" consideram-se dous vagões vazios iguaes a um carregado; os carros são considerados como sendo todos carregados.

3) Para os fins de comparação no que diz respeito á receita e á despesa por 100 toneladas-kilometro de peso util retribuido, os passageiros foram convertidos em peso á razão de 500 kilos por passageiros.

Resultados geraes e unidades de trafego desde 1927

Valores apurados para a Receita e Despesa

a) POR TONELADA-KILOMETRO LIQUIDA:

ANNOS	Numero	Receita	Despesa	Saldo	Deficit
1927.....	403.059.972	$157.695	$153.638	$004.057	—
1928.....	429.316.460	$159.873	$154.092	$005.781	—
1929.....	493.932.957	$154.015	$143.474	$010.541	—
1930.....	411.042.493	$159.496	$162.685	—	$003.189
1931.....	386.291.017	$154.878	$160.324	—	$005.446
1932.....	389.776.964	$157.102	$156.660	$000.442	—
1933.....	399.850.612	$172.675	$157.626	$015.049	—
1934.....	444.852.138	$165.475	$144.133	$021.342	—
1935.....	495.003.158	$161.999	$133.590	$028.409	—
1936.....	533.200.362	$163.816	$140.932	$022.884	—

b) POR TREM-KILOMETRO:

ANNOS	Numero	Receita	Despesa	Saldo	Deficit
1927.....	5.069.908	12$536.8	12$214.3	$322.5	—
1928.....	5.366.583	12$789.6	12$327.1	$462.5	—
1929.....	5.879.540	12$938.5	12$053.0	$885.5	—
1930.....	5.424.966	12$084.8	12$326.4	—	$241.6
1931.....	5.144.366	11$629.8	12$038.7	—	$408.9
1932.....	5.034.837	12$162.2	12$128.0	$034.2	—
1933.....	5.510.158	12$530.3	11$438.3	1$092.0	—
1934.....	6.051.543	12$164.1	10$595.3	1$568.8	—
1935.....	6.207.518	12$918.2	10$652.8	2$265.4	—
1936.....	6.189.408	14$112.2	12$140.9	1$971.3	—

POR KILOMETRO DE LINHA EM TRAFEGO:

ANNOS	Numero	Receita	Despesa	Saldo	Deficit
1927.....	2.606,275	24:387$499	23:760$025	627$474	—
1928.....	2.613,478	26:262$414	25:312$747	949$667	—
1929.....	2.648,498	28:722$801	26:757$112	1:965$689	—
1930.....	2.648,180	24:756$470	25:251$399	—	494$929
1931.....	2.652,687	22:553$696	23:346$765	—	793$069
1932.....	2.709,482	22:600$160	22:536$517	63$643	—
1933.....	2.809,304	24:576$994	22:435$067	2:141$927	—
1934.....	3.008,046	24:471$705	21:315$523	3:156$182	—
1935.....	3.000,278	26:727$587	22:040$493	4:687$094	—
1936.....	3.029,286	28:834$040	24:806$125	4:027$915	—

MOVIMENTO FINANCEIRO

Ao iniciar-se o exercicio de 1936 a Viação Ferrea contava com as seguintes disponibilidades:

Em caixa	134:964$760
No Banco do Rio Grande	1.536:449$600
No Banco do Brasil — Porto Alegre	291:793$500
No Banco do Brasil — Rio Grande	1:249$000
No Banco Bôa Vista — Rio de Janeiro	5:991$540
Caixa Auxiliar — Severino Ribeiro	3:667$500
Total	1.974:115$900

No decurso do anno de 1936 os recolhimentos feitos á Thesouraria e aos Bancos, se elevaram a Rs. 112.529:654$770, assim especificados:

Renda das estações	88.966:450$200
Contas de terceiros	19.476:239$070
Depositos e cauções	4.086:965$500
Total	112.529:654$770

Os pagamentos effectuados no mesmo periodo sommaram Rs. 113.170:074$850 e assim se discriminam:

Vencimentos e gratificações do pessoal	51.186:718$100
Almoxarifado — Acquisição de materiaes	33.193:488$500
Melhoramentos	7.926:235$420
Diarias, alugueis, publicações, etc.	1.650:164$600
Contas de terceiros	11.648:748$300
Depositos e cauções	5.769:340$740
Diversos	1.795:379$190
Total	113.170:074$850

Em consequencia desse movimento de fundos a situação em 31 de Dezembro de 1936, apresentava os seguintes recursos:

Em caixa	331:319$020
No Banco do Rio Grande	516:975$400
No Banco do Brasil — Porto Alegre	482:773$200
No Banco do Brasil — Rio Grande	1:346$700
No Banco Bôa Vista — Rio de Janeiro	978$800
Caixa Auxiliar — Severino Ribeiro	302$700
Total	1.333:695$820

No ultimo decennio os valores recebidos foram estes:

1935	99.695:099$400
1934	81.687:416$800
1933	77.448:805$210
1932	76.685:992$990
1931	76.839:707$050
1930	75.680:333$010
1929	84.263:566$060
1928	81.552:363$700
1927	85.422:906$010
1926	90.921:445$520

ANALYSES DAS PRINCIPAES CONTAS

BENS PATRIMONIAES

O patrimonio inventariado em 1928, representado em 402.714:553$000, achava-se reduzido para 395.472:806$400 em 31 de Dezembro de 1936. Desse valor, 88.552:328$410, pertencem ao Estado e representam o que por elle foi dispendido no periodo de 1920 a 1928, em conta de Capital, em virtude das disposições contractuaes então vigentes.

Valor total dos bens patrimoniaes em 31 de Dezembro de 1936:

Avaliação feita em 1928, escripturada em 1934		402.714:553$000
Baixas em 1935.....	7.148:754$700	
Baixas em 1936.....	92:991$600	7.241:746$300
Saldo pela avaliação.....		395.472:806$400
Accrescimos desde 1929, especificados a seguir.....		150.390:076$630
Total		545.862:883$030

MELHORAMENTOS

Esta conta que foi creada em 1929, em virtude da modificação do contracto de arrendamento em 1928, registra as despesas com acquisições e obras novas que devam ser custeadas pelo "Fundo" que, segundo aquella modificação contractual, ha de ser formado: a) com a renda liquida da exploração; b) com o producto da taxa addicional de 10% sobre as tarifas; e, c) com a contribuição, que houver, do arrendatario.

De conformidade com o artigo 2.º da Portaria n.º 839, que o Ministerio da Viação e Obras Publicas baixou em 7 de Dezembro de 1933, modificada em parte pela de n.º 521, de 25 de Junho de 1934, a receita produzida pela taxa addicional de 10 %, deve ser depositada em conta especial no Banco do Brasil ou suas agencias, para só ser retirada á medida das necessidades. Este dispositivo, no emtanto, não tem sido observado, por isso que desde o inicio da vigencia do Decreto que deu causa a creação desta conta, vem ella sendo movimentada com deficits, pois as despesas têm sido sempre superiores á receita que deve constituir o "Fundo".

A situação desta conta em 31 de Dezembro de 1936, era esta :

Receita:

A) — Renda liquida em 1929	5.215:054$040	
Renda liquida em 1932	172:438$570	
Renda liquida em 1933	4.212:128$250	
Renda liquida em 1934	6.647:168$990	
Renda liquida em 1935	9.843:808$720	
Renda liquida em 1936	10.371:449$530	36.462:048$100

B) — Taxa de 10% em 1930	5.632:816$530	
Taxa de 10% em 1931	5.362:521$100	
Taxa de 10% em 1932	5.297:651$870	
Taxa de 10% em 1933	5.869:903$900	
Taxa de 10% em 1934	6.007:818$700	
Taxa de 10% em 1935	6.794:178$700	
Taxa de 10% em 1936	7.330:187$800	42.295:078$600

C) — AUXILIO DO ESTADO:

Para a Variante de Barreto

Em apolices.....	21.004:201$100	

Para o Ramal de S. Ribeiro

Em dinheiro	3.059:568$900	24.063:770$000
Total da receita.....		102.820:896$700

Despesa:

Em 1929	13.215:615$930	
Em 1930	6.395:931$600	
Em 1931	19.866:430$210	
Em 1932	14.767:087$680	
Em 1933	10.762:465$950	
Em 1934	23.844:604$290	
Em 1935	33.882:597$110	
Em 1936	22.356:342$060	
	145.091:074$830	
Commissão	5.299:001$800	150.390:076$630
Excesso da despesa sobre a receita.....		47.569:179$930

Desse excesso são de responsabilidade do Estado, que está attendendo em apolices o custo da variante de Barreto, Rs. 10.826:695$980, como saldo do valor das medições realisadas e escripturadas até 31 de Dezembro de 1936, e mais Rs..... 2.856:151$100 saldo das despesas com a construcção do ramal de Severino Ribeiro a Quarahy, até a mesma data. Restam Rs. 33.886:332$850 que é o deficit real, actualmente da responsabilidade da Viação Ferrea para ser coberto, na fórma contractual, pela renda liquida da exploração e pela taxa

addicional de 10%. Logo, porém, que seja inaugurado o trafego daquellas duas novas linhas, passará á Viação Ferrea a responsabilidade que é attribuida ao Estado, durante as suas construcções.

Da renda liquida apurada nos annos de 1933 a 1936, inclusives, foram retiradas as verbas destinadas ás gratificações annuaes ao pessoal, equivalentes a 30% nos tres primeiros annos e a 15% em 1936, e só então transferidos para o "Fundo de Melhoramentos", os saldos apurados.

O total da despesa realisada, assim se desdobra por titulos geraes:

Construcção do ramal de Severino Ribeiro a Quarahy	5.915:720$000
Construcção do ramal de Jaguary a S. Borja	3.566:809$520
Conservação, alargamento de aterros e augmento do numero de dormentes de Jaguary a Curussú	33:926$500
Augmento de dormentes em diversas linhas	375:055$600
Construcção de cercas ao longo da linha	1.794:117$820
Lastramento da linha com pedra britada	26.981:698$520
Substituição de trilhos	10.534:640$830
Substituição de trilhos entre Montenegro e Caxias	2.085:977$100
Substituição de trilhos entre São Sebastião e Bagé	357:177$900
Apparelhamentos diversos	963:462$350
Installações electricas	54:757$810
Trecho de Mauá a Jaguarão	223:957$720
Linhas telegraphicas	368:775$880
Variante — Pinhal a Cruz Alta	1.635:803$130
Variante de Barreto	34.228:409$470
Variantes diversas	455:452$530
Installações sanitarias	370:624$510
Machinarios	1.883:421$530
Augmento de linhas e construcção de triangulos	1.538:947$210
Desvios	1.597:886$570
Edificios e dependencias	2.809:665$370
Obras diversas	6.046:306$900
Transporte	103.822:594$770

Transporte	103.822:594$770
Installações hydraulicas	1.628:156$750
Obras de arte	6.170:322$820
Material rodante	27.010:057$310
Restauração da B. G. S.	2.864:947$440
Immoveis	3.594:995$740
Total	145.091:074$830

Da despesa total indicada a União já approvou, em regulares tomadas de contas, observados os dispositivos contractuaes, a quantia de Rs. 115.757:194$460 e mais 5.299:001$800 de commissão de administração.

A despesa na conta "Melhoramentos" no exercicio relatado foi a seguinte:

Construcção do ramal de Severino Ribeiro a Quarahy	1.370:142$300
Construcção do ramal de Jaguary a S. Borja	1.014:755$000
Conservação, alargamento de aterros e augmento do numero de dormentes de Jaguary a Curussú	16:554$800
Augmento de dormentes em diversas linhas	174:750$700
Construcção de cercas ao longo da linha	1.518:084$850
Lastramento da linha com pedra britada	3.502:331$000
Substituição de trilhos	24:935$040
Substituição de trilhos entre Montenegro e Caxias	83:619$400
Substituição de trilhos entre São Sebastião e Bagé	20:118$300
Apparelhamentos diversos	41:627$820
Installações electricas	25:476$200
Linhas telegraphicas	94:459$350
Variante Pinhal a Cruz Alta	273:646$700
Variante de Barreto	7.459:808$140
Variantes diversas	2:705$190
Installações sanitarias	61:029$200
Machinarios	82:568$000
Augmento de linhas e construcção de triangulos	68:596$570
Desvios	186:779$390
Edificios e dependencias	137:133$150
Obras diversas	45:668$050
Installações hydraulicas	256:909$080
Transporte	16.162:886$730

Transporte	16.162:886$730
Obras de arte	1.428:735$310
Material rodante	4.430:750$500
Restauração da B. G. S.	298:593$480
Immoveis	35:376$040
Total	22.356:342$060

As parcellas em negrito são creditos.

Das despesas que estão por ser apresentadas a maior parte é relativa ao anno de 1936, cujas tomadas de contas ainda não se effectuaram.

ALMOXARIFADO

O valor dos materiaes existentes nos armazens do Almoxarifado em 1.º de Janeiro de 1936 era de Rs. 13.088:321$460 e passou a ser de 11.307:417$360 no fim do exercicio, em consequencia do seguinte movimento:

Saldo em 1.º de Janeiro		13.088:321$460
Entradas:		
Materiaes adquiridos	22.303:624$400	
Materiaes desembaraçados	5.931:299$700	
Sobras de inventarios	244:313$500	
Objectos manufacturados nas Officinas	3.004:228$600	
Fabrico de artefactos de cimento	33:095$500	
Producção dos hortos florestaes	382:110$500	
Despesas portuarias e alfandegarias	740:352$000	
Manipulação de materiaes	1.733:173$700	
Diversos	834$600	34.373:032$500
		47.461:353$960
Sahidas:		
Para conservação e custeio	27.794:673$500	
Para melhoramentos	3.942:266$500	
Diversos	4.374:801$400	
Direitos restituidos	42:195$200	36.153:936$600
Existencias em 31 de Dezembro de 1936		11.307:417$360

O valor das existencias constatado pelos inventarios annuaes tem se mantido num nivel quasi estavel como a seguir se constata: Em 1933, era de 13.182:420$130; em 1934, foi de 12.107:102$560; em 1935, 13.088:321$460 e em 1936,.... 11.307:417$360.

Os materiaes adquiridos durante o anno provieram de productos manufacturados nos hortos, cuja especificação se encontrará a seguir na parte referente a estes; de artigos fabricados nas officinas; de compras feitas no Paiz e de importações directas do Exterior. O valor destes, convertidos os seus preços originarios em moeda nacional, foi de Rs. 6.480:072$700 e por especie de moeda está assim classificado:

Em moeda nacional.....		3.499:622$300
RM	54.215,87.....	349:095$000
£	7.973-10-8.....	668:805$200
US$.....	97.677,06.....	1.696:354$400
M. K.....	79.631,20.....	89:129$200
F. Belgas.	85.602,35.....	152:233$900
K. C.....	15.200,00.....	11:704$000
Belgas ...	14.433,44.....	12:236$300
F. S.....	230,00.....	892$400
		6.480:072$700

O valor das compras no Paiz elevou-se a Rs. 22.146:657$700.

Materiaes em transito:

Esta conta, que é transitoria, destina-se ao registro do custo dos materiaes importados e respectivas despesas alfandegarias e portuarias, emquanto não é dada entrada definitiva nos armazens e até que seja apurado o seu preço de custo. O saldo ao encerrar-se o exercicio era de Rs. 127:658$900.

Objectos manufacturados nas officinas:

No decurso do anno de 1936 foram fabricados nas officinas, objectos, ferramentas e utensilios no valor de Rs. .... 3.030:826$700 tendo sido entregues ao Almoxarifado para armazenamento, distribuição e consumo, artigos no valor de Rs. 3.004:228$600. O saldo de Rs. 26:598$100 representa despesas com objectos ainda em elaboração.

GOVERNO FEDERAL

São as seguintes as contas existentes para registrar especificadamente as diversas transacções com o Governo da União:

Devedoras:

1 — Transportes communs	3.470:925$930
2 — Insurreição Brasileira de 1930	25:789$220
3 — Insurreição Paulista de 1932	86:177$570
4 — Batalhão Ferroviario	236:921$140
5 — Trabalhos e fornecimentos	35:291$650
Total do debito	3.855:105$510

Credoras:

6 — Lucros na exploração do trafego (Arrendamento)	1.241:596$870
7 — Pagamentos antecipados	988:926$380
8 — Correios e Telegraphos	9:738$050
9 — Taxa de Viação	1.267:522$900
10 — Emprestimo á Cia. São Jeronymo	3.448:259$100
Total do credito	6.956:043$300
Saldo a favor da União	3.100:937$790

1 — TRANSPORTES COMMUNS

O saldo desta conta era em 1.º de Janeiro		5.792:810$830
Fretes requisitados em 1936		2.984:823$600
Total debitado		8.777:634$430
Deduz-se os pagamentos feitos:		
Em Porto Alegre	746:923$840	
No Rio de Janeiro	4.559:784$660	5.306:708$500
Saldo em 31 de Dezembro de 1936		3.470:925$930

Além dos pagamentos acima indicados o Governo da União pagou mais 366:259$140 por fretes de transportes requisitados anteriormente a 1932.

O saldo que passa para 1937 pertence aos seguintes exercicios:

De 1932	40:371$700
De 1933	35:994$000
De 1934	121:905$820
De 1935	857:320$500
De 1936	2.415:333$910
Total.....	3.470:925$930

2 — INSURREIÇÃO BRASILEIRA

O saldo desta conta que era de Rs. 26:679$070 passou a ser de 25:789$220, depois de deduzido o pagamento de pequena factura em 1936.

3 — INSURREIÇÃO PAULISTA

O saldo desta conta que era de 4.995:534$570 em 1935 ficou reduzido a 86:177$570 em 1936 em consequencia de pagamentos effectuados durante o anno.

4 — BATALHÃO FERROVIARIO

O saldo devedor desta conta que era de 94:351$220 em 1935, passou a ser de 236:921$140, em 31 de Dezembro de 1936.

5 — TRABALHOS E FORNECIMENTOS

Por diversos serviços prestados e fornecimentos feitos a Departamentos Federaes, o Governo da União deve á Viação Ferrea a importancia de 35:291$650.

6 — LUCROS NA EXPLORAÇÃO DO TRAFEGO

Esta conta não sofreu alteração durante o anno, continuando o saldo credor de 1.241:596$870, especificado como segue:

50% da renda liquida de 1921	763:902$160	
50% da renda liquida de 1922	470:778$650	
50% da renda liquida de 1927	819:905$070	
50% da renda liquida de 1928	1.243:431$590	3.298:017$470
Pagamentos referentes a 1921	757:185$750	
Pagamentos referentes a 1922	463:889$000	
Pagamentos referentes a 1927	820:473$290	
Pagamentos referentes a 1928	14:872$560	
Somma.....	2.056:420$600	
Saldo.....	1.241:596$870	
	3.298:017$470	3.298:017$470

7 — DEPARTAMENTO DOS CORREIOS E TELEGRAPHOS

Esta conta decorre do convenio de trafego mutuo assignado em 8 de Novembro de 1906, modificado pelo lei n.º 4.230, de 31 de Novembro de 1920.

O movimento em 1936 foi o seguinte:

MEZES	Debito	Credito	SALDOS	
			Devedor	Credor
Janeiro	6:485$700	6:395$000	90$700	—
Fevereiro	5:890$800	6:109$300	—	218$500
Março	6:095$900	5:654$800	441$100	—
Abril	5:132$000	5:081$300	50$700	—
Maio	5:365$000	5:478$800	—	113$800
Junho	5:387$400	5:216$200	171$200	—
Julho	5:746$000	6:121$300	—	375$300
Agosto	6:091$200	5:321$700	769$500	—
Setembro	5:192$600	5:291$000	—	98$400
Outubro	4:949$700	6:083$800	—	1:134$100
Novembro	5:271$200	5:713$700	—	442$500
Dezembro	7:196$000	7:053$100	142$900	—
Totaes.....	68:803$500	69:520$000	—	716$500

O saldo de Rs. 9:738$050 que passa para 1937 refere-se aos seguintes exercicios:

1931 — 3.º e 4.º trimestres	1:669$820
1932 — 1.º, 2.º e 3.º trimestres	705$730
1934 — 3.º trimestre	1:823$200
1935	4:822$800
1936	716$500
Saldo em 31 de Dezembro	9:738$050

GOVERNO DO ESTADO

Em virtude da variedade de operações mantidas com o Governo do Estado existem abertas diversas contas, para melhor apreciação e analyse, por especie, das transacções. As contas devedoras e credoras são as seguintes, com os seus saldos em 31 de Dezembro:

Contas devedoras:

1 — Capital reconhecido pelo Governo da União		88.552:328$410
2 — Material em ser no Almoxarifado		11.461:674$360
3 — Hortos Florestaes		3.629:064$480
4 — Differença de preço de carvão		3.925:000$000
5 — Exploração de hortos — Prejuizos		64:979$800
6 — Fretes de transportes requisitados		1.951:370$000
7 — Trabalhos e fornecimentos		192:562$740
8 — Prejuizos na exploração do trafego de 1920-1928		15.307:031$210
9 — Porto e Barra de Rio Grande		82:642$990
10 — Estrada de Ferro do Riacho — Capital		681:092$170
11 — Estrada de Ferro do Riacho — Custeio		1.078:260$000
12 — Apolices "Encampação Banco Pelotense"		4:500$000
13 — Construcção ramal S. Ribeiro-Quarahy		5.915:720$000
14 — Construcção da variante de Barreto:		
á Empresa	31.830:897$080	
á Viação Ferrea	2.397:512$390	34.228:409$470
Total devedor		167.074:635$630

Contas credoras:

15 — Supprimentos em conta de Capital....	88.552:328$410
16 — Supprimentos em conta de Custeio...	33.056:435$480
17 — Emprestimo á Cia. Carbonifera.....	1.025:000$000
18 — Imposto de Viação a recolher.....	537:986$500
19 — Exploração dos hortos (lucros).....	430:941$090
20 — Pagamentos a Gruen & Bilfinger Ltda. — C/Variante	21.004:201$100
21 — Pagamentos por conta do ramal Severino Ribeiro a Quarahy.....	3.059:568$900
Total credor	147.666:461$480

1 e 15 — CAPITAL E SUPPRIMENTOS

Na vigencia do contracto de 15 de Abril de 1922, o Governo do Estado, como arrendatario da rêde, obrigou-se a executar obras e a fazer acquisições para melhoria do apparelhamento ferroviario até o valor do equivalente aos 200 milhões de francos belgas pagos á Cie. Auxiliaire, pela encampação. Em virtude desse dispositivo contractual, e para aquelle fim, o Thesouro do Estado suppriu á Viação Ferrea, parcelladamente e á medida das necessidades, a quantia de 88.552:328$410 que foi reconhecida pela União, em regulares tomadas de contas, como Capital do Estado.

2-3-4-5-8 e 16 — SUPPRIMENTOS PARA CUSTEIO E SUA APPLICAÇÃO

As contas indicadas sob os numeros acima representam os supprimentos em tempo feitos pelo Thesouro do Estado, para a compra dos materiaes do Almoxarifado e augmento de seu stock, bem como para cobertura dos prejuizos registrados na exploração do trafego.

Não havendo autorisação do Governo da União para inclusão no acervo da Viação Ferrea, do valor dos hortos plantados ou adquiridos, e nem verba especial para custeal-os, as escripturas de compra foram passadas a favor do Estado, que é, assim, o seu proprietario, embóra só tenha fornecido fundos directamente para pagamento do de Fortaleza, pois, o custo dos demais, cujo pagamento tem sido attendido pela Viação Ferrea, ficou coberto pelos supprimentos feitos para o Almoxarifado, em consequencia da diminuição do valor do seu stock. São considerados, por isso, como propriedade do

Estado, pertencendo-lhe, como arrendatario, os resultados de sua exploração industrial.

Em 31 de Dezembro do anno relatado estavam sendo explorados 7 hortos, localisados, respectivamente, em São Leopoldo, Palomas, Itaquy, Uruguayana, Cachoeira, Montenegro e Pulador.

6 — FRETES DE TRANSPORTES REQUISITADOS

O total dos fretes requisitados em 1936 attingiu a Rs. 1.256:972$900.

A situação desta conta é a seguinte:

Saldo em 1.º de Janeiro de 1936	1.677:358$100
Fretes debitados durante o anno	1.256:972$900
Total	2.934:331$000
Recebimento durante o anno	982:961$000
Saldo para 1937	1.951:370$000

Este saldo assim se distribue:

Gabinete do Governo do Estado	39:388$500
Secretaria do Interior	73:840$500
Brigada Militar	1.113:566$400
Chefatura de Policia	181:736$800
Secretaria das Obras Publicas	438:978$600
Directoria das Obras do Porto e Barra do Rio Grande	17:019$000
Secretaria da Fazenda	18:619$200
Secretaria da Agricultura, Industria e Commercio	36:872$600
Directoria Geral de Estatistica	5:054$500
Secretaria da Educação e Saude Publica	23:223$900
Hospital São Pedro	1:259$800
Côrte de Appellação do Estado	221$000
Tribunal de Contas	1:589$200
Total	1.951:370$000

7 — TRABALHOS E FORNECIMENTOS

O total das contas de serviços prestados e de fornecimentos feitos a diversos departamentos do Governo do Estado, se eleva a Rs. 192:562$740, tendo sido organizadas as respectivas facturas e encaminhadas, para o necessario processo, ao Thesouro do Estado.

9 — PORTO E BARRA DO RIO GRANDE

O saldo devedor desta conta no fim do exercicio relatado era de Rs. 82:642$990.

13 e 21 — CONSTRUCÇÃO DO RAMAL S. RIBEIRO A QUARAHY

Por determinação do Governo do Estado acha-se em construcção esse ramal. Em face da escassez de recursos da conta "Fundo de Melhoramentos", o Thesouro do Estado deverá custear as despesas com essa obra, pagando á Viação Ferrea, mediante facturas, os dispendios que esta fizer. Opportunamente a Viação Ferrea restituirá essas quantias com o producto da taxa addicional de 10%, tudo de conformidade com os dispositivos do Decreto que approvou o contracto de 1928.

As despesas se elevaram até o fim do exercicio que está sendo relatado a ..... 5.915:720$000
e o Thesouro reembolsou a Viação Ferrea de 3.059:568$900
havendo um saldo de..... 2.856:151$100
representado por contas regularmente encaminhadas.

10 e 11 — ESTRADA DE FERRO DO RIACHO

Esta Estrada, com 13,705 kilometros de extensão, que tem sua linha ligando alguns suburbios desta Capital, era de propriedade da Prefeitura Municipal de Porto Alegre e foi entregue ao Governo do Estado em liquidação de contas. Este a entregou á Viação Ferrea em 1.º de Agosto de 1933, para administração, conservação e custeio. Os seus resultados são contabilisados separadamente da rêde geral da Viação Ferrea, por não existir ainda nenhum acto do Governo da União que autorize a sua incorporação, e para mais facil apreciação foram creadas duas contas.

Capital — que apresenta um saldo de 681:092$170 assim especificado:

Augmentos e melhoramentos na linha velha..	333:439$300
Estudos e construcção do ramal de Villa Nova ao Matadouro	347:652$870
	681:092$170

Custeio — Esta conta, que desde o incio apresenta saldo devedor, attingiu no fim do exercicio a 1.078:260$000, assim discriminado:

1933.....	188:054$700
1934.....	705:411$800
1935.....	33:125$100
1936.....	151:668$400
	1.078:260$000

14 e 20 — VARIANTE DE BARRETO

As despesas feitas com esta obra estão incluidas entre os compromissos do Governo do Estado, como contra-partida dos creditos feitos á Empresa contractante, em virtude de dispôr o contracto que o Thesouro pagará áquella Empresa em apolices estaduaes.

A importancia dos trabalhos já executados monta a.... 34.228:409$470, sendo pela Viação Ferrea 2.397:512$390 e pela Empresa Gruen & Bilfinger Ltda. 31.830:897$080.

O Governo do Estado entregou á Empresa contractante, em apolices, o valor de Rs. 21.004:201$100.

MUNICIPALIDADES

O saldo desta conta em 31 de Dezembro montava a Rs. 47:375$190.

Os debitos das Prefeituras que mais contribuiram para esse total são os seguintes:

Porto Alegre	11:412$900
São Gabriel	17:771$860
Uruguayana	8:707$420
Passo Fundo	4:900$000
Lavras	1:475$400

além de outros com importancias menores de um conto de réis.

CONTAS A RECEBER

O saldo desta conta que é de 200:020$200, assim se decompõe:

Saldo em 1.º de Janeiro.....	2.486:178$950
Debitos durante o anno.....	1.074:334$000
Total	3.560:512$950
Cobranças realisadas	3.360:492$750
Saldo em 31 de Dezembro..	200:020$200

JEWISH COLONISATION ASSOCIATION

Com esta Companhia, que tem sua séde em Erebango, e que explora o trafego do ramal ferroviario que liga esta estação a Quatro Irmãos, séde da colonia israelita, é mantido intercambio de material rodante e feitos os reparos de que carece esse material e sua locomotiva. Em 31 de Dezembro existia um credito a favor dessa companhia de Rs. 7:153$400.

FERRO-CARRIL CENTRAL DEL URUGUAY

Afim de registrar separadamente o movimento de trafego mutuo com a Ferro Carril Central del Uruguay Ltd., foi creada esta conta, que apresentava um saldo de Rs. 8:595$100 a favor da Ferro-Carril, em 31 de Dezembro.

EMPRESA CONSTRUCTORA GRUEN & BILFINGER LTDA.

Esta firma é a contractante da construcção da variante de Barreto, cuja obra está financiando de accôrdo com os dispositivos do contracto assignado em 27 de Junho de 1933.

Para registro das operações que mantêm a Viação Ferrea com essa Empresa, foram creadas duas contas distinctas: uma devedora, em que são debitados os materiaes fornecidos e serviços prestados, e que apresenta um saldo de Rs..... 2.696:834$830; a segunda, credora, para registro do custo da construcção, que é fornecido em folhas mensaes, acompanhadas de documentação das despesas, cuja verificação está a cargo da 5.ª Divisão. O seu movimento até 31 de Dezembro proximo findo era o seguinte:

Credito:

Folhas mensaes de Julho de 1933 a Dezembro de 1936	31.830:897$080

Debito:

Apolices entregues por conta, conforme dados fornecidos pela Secretaria da Fazenda	21.004:201$100
Saldo a seu favor.....	10.826:695$980

DEPOSITO PARA REAJUSTAMENTO

Cumprindo as determinações do Decreto n.º 24.038, de 26 de Março de 1934, foram feitos depositos para garantia dos creditos exteriores e obtenção de cobertura por parte do Banco do Brasil.

Os saldos desses depositos se elevam a 204:028$600 e estão distribuidos pelos seguintes Bancos:

Banco do Brasil.....	143:622$400
Banco Nacional do Commercio.....	35:658$000
Banco Pfeiffer S. A.....	24:748$200
Total	204:028$600

DEPOSITO DE PROVISÕES PARA RISCOS

Em face do vulto da despesa com que arcava a Viação Ferrea para seguros, cerca de 600 contos annuaes, foi proposta por esta Directoria ao Governo do Estado a creação do fundo de Provisões para Riscos, tornando-se a Viação Ferrea a propria seguradora de seus bens. Iniciado o deposito de 50:000$000 mensaes no Banco do Rio Grande do Sul, em conta especial, em 31 de Dezembro alcançava o total de 781:992$000, inclusive juros.

SEGURO COLLECTIVO DOS FUNCCIONARIOS

Desde 1.º de Agosto de 1934 acha-se em vigôr o seguro de vida proposto pela Sul America Companhia Nacional de

Seguros de Vida, sendo o premio descontado em folhas de vencimentos á razão de 1$275 por conto de réis.

Durante o anno de 1935 foi descontada a importancia de 428:103$700 e no anno relatado o total de 544:277$800.

CAUÇÕES

Attendendo ao grande desenvolvimento do serviço de cauções, em consequencia do vulto de acquisições de materiaes, foi dividido este titulo em duas contas distinctas: a primeira, "Cauções em Dinheiro", apresentou um saldo, em 31 de Dezembro, de 154:275$110 e a segunda, "Cauções em Titulos", para receber o movimento em titulos e valores diversos, alcançou no fim do exercicio a 1.365:214$300.

CAIXA DE APOSENTADORIA E PENSÕES

O movimento das operações realisadas com esta Instituição durante o anno foi este:

Saldo em 1.º de Janeiro	205:678$170
Credito:	
Receita arrecadada de s/conta:	
Contribuição do publico (2% sobre tarifas)	1.778:936$100
Contribuição da Viação Ferrea (1½% sobre renda)	2.164:841$400
Contribuição do pessoal (s/vencimentos)	1.387:704$100
Carteira Predial	111:040$000
Carteira de Emprestimos	1.435:618$500
Joias	142:261$400
Augmento de vencimentos	652:726$300
Contas cobradas de sua conta	78:575$200
Percurso de autos, etc.	6:079$930
Multas e juros	27:049$600
Transferencia de salarios	19:386$700
Transferencia de guias de reembolso não reclamadas	5:909$900
Entregas para pagamentos por sua conta	4.807:674$600
	12.823:481$900

Debito:

Pagamentos effectuados de s/conta:	
Vencimentos de seus funccionarios, pensionistas e medicos	4.025:638$400
Pagamentos de emprestimos	1.097:311$300
Pagamentos de facturas	353:284$300
Pagamentos de saldos mensaes (até Março)	151:630$700
Serviços e fornecimentos executados	30:290$800
Materiaes fornecidos	48:794$200
Pagamentos da Viação Ferrea pela receita arrecadada	5.266:469$500
	10.973:419$200
Saldo em 31 de Dezembro de 1936	1.850:062$700

DIFFERENÇA DE CAMBIO

Esta conta recebe as differenças entre as taxas adoptadas, provisoriamente, para escripturação do custo dos materiaes importados, e os definitivos, pelos quaes são effectuados os pagamentos.

O saldo credor desta conta em 31 de Dezembro era de 350:987$500. Foi transferido para Lucros e Perdas.

AJUSTE DE INVENTARIOS

Esta conta registra as differenças encontradas no confronto da escripta dos armazens com as quantidades realmente encontradas, verificadas em balanços periodicos. O saldo credor, no fim do exercicio, foi de 244:313$500.

LUCROS E PERDAS

O saldo desta conta que era de 14.356:722$330 em 1.º de Janeiro de 1936, soffreu alterações no decorrer do anno e apresentava a 31 de Dezembro o valor de 19.114:951$430.

CONTAS A PAGAR

O valor total das contas processadas durante o anno, em numero de 7.077, elevou-se a 32.376:573$400.

INDEMNIZAÇÕES A PAGAR

Nesta conta são registrados os processos para indemnizar o publico pelo valor de mercadorias, avariadas ou incendiadas, como determina o Decreto n.º 2.681, de 7 de Dezembro de 1912:

Durante o anno, os processos registrados foram:

Por conta da Viação Ferrea.....	68:812$300
Por conta dos empregados.....	2:717$700
Total	71:530$000

SALARIOS NÃO PROCURADOS

Esta conta recebe os salarios do pessoal, não procurados na primeira viagem do Pagador, por transferencia da conta "Folhas de Vencimentos", que deve ser encerrada cada mez para mais facil controle dos seus saldos.

Passados dois annos, os vencimentos e salarios não procurados no decurso desse periodo, são transferidos para a Caixa de Aposentadorias e Pensões, em virtude do que dispõe o Decreto n.º 20.465, de 1.º de Outubro de 1931, art. 8, item 4.

O saldo que passa para o exercicio de 1937 é de ..... 63:369$410.

COOPERATIVA DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FERREA

O montante das transacções realisadas durante o anno, com esta Instituição, pode-se resumir nestes titulos geraes:

Saldo em 1.º de Janeiro.....	2.758:680$850
Credito:	
Fornecimentos ao pessoal.....	20.130:418$400
Quótas de acções	427:162$800
Cobranças na Thesouraria.....	34:166$800
Transferencia de salarios.....	3:369$700
Hospitalisações em Santa Maria.....	19:497$400
Medicamentos fornecidos	28:956$300
Pernoites de animaes em transito.....	610$400
Trens especiaes	22:283$900
Carros restaurants (50% dos prejuizos)...	37:335$400
Fornecimentos diversos	13:353$500
	23.475:835$450

Debito:

Pagamentos effectuados	20.390:000$000
Pagamentos effectuados por sua conta á Caixa de Aposentadoria e Pensões	178:217$400
Pagamentos effectuados á Cia. Sul America	24:494$500
Trabalhos executados	21:233$400
Materiaes fornecidos	83:691$100
Carros restaurants (75% dos lucros)	15:099$800
Transportes effectuados	268:326$600
Diversos	6:920$400
	20.987:983$200
Saldo em 31 de Dezembro de 1936	2.487:852$250

Continuam em vigôr os favores concedidos pelo Aviso n.º 68, de 17 de Março de 1931, do sr. Ministro da Viação, os quaes são os seguintes:

1.º — transporte gratuito para as mercadorias destinadas aos empregados;

2.º — abatimento de 50% nos fretes das mercadorias destinadas aos armazens da Cooperativa;

3.º — abatimento de 75% nas passagens e bagagens dos empregados da Cooperativa, quando em serviço de distribuição de mercadorias.

CONSELHO NACIONAL DO TRABALHO

De conformidade com o disposto no art. 14 do Decreto n.º 20.465, de 1.º de Outubro de 1931, a Viação Ferrea está descontando mensalmente, do pagamento a ser effectuado á Caixa de Aposentadoria e Pensões, a quóta de 3 % da renda prevista na lettra e) do art. 8, para ser recolhida á Delegacia Fiscal, neste Estado, o que está sendo feito.

No decurso do exercicio essa quóta rendeu 55:018$600.

ESTRADA DE FERRO SÃO PAULO-RIO GRANDE

A Viação Ferrea mantêm com esta Estrada, constituida pelas linhas que compõe a rêde Paraná-Santa Catharina, relações de trafego mutuo e intercambio de material rodante e, por seu intermédio, com a Estrada de Ferro Sorocabana.

O saldo a seu favor em 31 de Dezembro era de Rs. .... 460:806$960.

CIA. ITALO-BRASILEIRA DE SEGUROS GERAES

Esta Companhia é concessionaria da venda de bilhetes de seguro contra accidentes, aos passageiros, e abona uma commissão de 10% á Viação Ferrea e outra de $030 por bilhete vendido aos empregados bilheteiros.

O total de bilhetes vendidos durante o anno foi de 138.032, que ao preço de $300 por unidade, importou em 41:409$600.

INDEMNIZAÇÕES POR ACCIDENTES DO TRABALHO

Em consequencia da lei n.º 3.724, de 15 de Janeiro de 1919, reformada pelo Decreto n.º 24.637, de 10 de Julho de 1934 que estabelece sob novos moldes as obrigações resultantes dos accidentes do trabalho e dá outras providencias, e que se acha vigorando desde 21 de Maio de 1935, de accôrdo com o parecer da Inspectoria Regional do Ministerio do Trabalho, dispendeu a Viação Ferrea, no exercicio relatado, a importancia de 202:759$600 com assistencia medica, hospitalar, indemnizações e diarias pagas aos funccionarios victimados por accidentes no trabalho.

A despesa acima indicada assim se desdobra por especie:

Indemnizações:

Por morte	24:060$000	
Por incapacidade total e permanente	17:007$100	
Por incapacidade temporaria	1:529$300	42:596$400

Salarios:

1.ª Divisão	3:155$700	
2.ª Divisão	22:509$800	
3.ª Divisão	23:686$500	
4.ª Divisão	21:009$700	
Estudos e construcções	4:830$300	75:192$000

Assistencia medica e hospitalar:

1.ª Divisão	3:416$600	
2.ª Divisão	22:550$800	
3.ª Divisão	37:050$400	
4.ª Divisão	21:953$400	84:971$200
Total		202:759$600

III PARTE

2.ª DIVISÃO (TRAFEGO)

TRAFEGO, MOVIMENTO E TELEGRAPHO

TRAFEGO

2.ª DIVISÃO

DESPESAS

A despesa total da 2.ª Divisão em 1936, foi de ..... 15.192:584$750, discriminada como segue:

Pessoal	13.087:075$900
Material	945:521$600
Diversos	1.159:987$250
Total.....	15.192:584$750

Em 1935 a despesa foi de 12.306:656$410, sendo:

Pessoal	10.830:701$700
Material	1.070:224$720
Diversos	405:729$990
Total.....	12.306:656$410

Dos dados acima, infere-se que a despesa em 1936, superou á do exercicio anterior em 2.885:928$340. No quadro a seguir encontra-se especificada a despesa verificada:

Quadro comparativo das despesas do trafego, por especie, nos annos de 1936 e 1935

ESPECIE DA DESPESA	ANNOS		DIFFERENÇA	
	1936	1935	Mais	Menos
Superintendencia	1.225:023$200	1.120:380$000	104:643$200	—
Custeio da Secção de Reclamações	45:293$100	42:493$700	2:799$400	—
Inspectorias telegraphicas e officinas telegraphicas	517:343$550	423:998$040	93:345$510	—
Papelaria	322:527$700	284:529$900	37:997$800	—
Agentes	1.788:192$300	1.618:613$200	169:579$100	—
Telegraphistas	1.739:715$800	1.398:822$600	340:893$200	—
Telephonistas	17:820$300	17:380$800	439$500	—
Conferentes	1.600:746$700	1.356:376$400	244:370$300	—
Manobreiros	265:378$400	200:456$500	64:921$900	—
Guarda-chaves	1.054:785$400	773:218$200	281:567$200	—
Trabalhadores e serventes	1.375:678$300	1.129:301$800	246:376$500	—
Guardas e rondas	661:946$500	558:614$300	103:332$200	—
Abastecimentos das estações	616:961$400	523:701$800	93:259$600	—
Fiscaes de trens	112:731$000	107:994$400	4:736$600	—
Conductores de trens de passageiros	309:104$000	239:569$500	69:534$500	—
Conductores de trens de carga	600:491$000	451:434$200	149:056$800	—
Guarda-freios de trens de passageiros	324:707$800	272:655$400	52:052$400	—
Guarda-freios de trens de carga	827:117$400	567:634$700	259:482$700	—
Bagageiros	244:948$400	203:591$100	41:357$300	—
Camareiros	97:933$200	75:306$000	22:627$200	—
Limpadores de carros	156:473$400	129:195$900	27:277$500	—
Abastecimento dos trens	322:926$600	299:051$320	23:875$280	—
Indemnizações por extravios e avarias	444:913$400	31:392$600	413:520$800	—
Indemnizações por animaes mortos na linha	—	300$000	—	300$000
Indemnizações por ferimentos pessoaes	43:513$100	40:806$700	2:706$400	—
Collisões e descarrilamentos	72:241$100	86:645$500	—	14:404$400
Aluguel do material rodante	28:570$000	13:091$650	15:478$350	—
Impressão de bilhetes	61:682$100	53:774$300	7:907$800	—
Carros restaurantes	37:335$400	32:194$900	5:140$500	—
Despesas de viagem	270:223$600	254:131$000	16:092$600	—
Despesas diversas	6:260$600	—	6:260$600	—
Total	15.192:584$750	12.306:656$410	2.900:632$740	14:704$400
Differença para mais	—	—	2.885:928$340	—

A differença total de 2.885:928$340, para mais, é proveniente do desenvolvimento dos transportes, que exigiu maior numero de empregados.

ALGUNS DADOS REFERENTES AO SERVIÇO DO TRAFEGO

Os transportes, durante o exercicio de 1936, foram effectuados com a possivel regularidade, sendo attendidos, de accordo com as previsões estabelecidas, os pedidos de vagões.

O peso util retribuido, em 1936, foi de 533.200.362 toneladas-kilometro, e em 1935 de 495.003.138, com o accrescimo de 38.197.224 toneladas-kilometro.

O custo dos serviços do trafego, por tonelada-kilometro, em 1936, foi de 28,49 réis, e em 1935, de 24,86 réis, ou sejam mais 3,63 réis.

Em 1936, o numero de toneladas-kilometro, por empregado do trafego, foi de 166,677 e em 1935, de 178,959, com a differença para menos de 12,282.

Occorreram, em 1936, 48 incendios de vagões e, em 1935, 65.

Movimento de passageiros, animaes e toneladas-kilometro de bagagens, encommendas e mercadorias — Serviço retribuido

MEZES	N.º DE PASSAGEIROS		Numero de animaes	TONELADAS-KILOMETRO		
	1.ª classe	2.ª classe		Bagagens	Encommendas	Mercadorias
Janeiro	64.166	80.371	30.602	32.384	412.398	35.461.244
Fevereiro	67.548	86.362	26.923	52.534	437.156	34.385.041
Março	71.002	90.612	22.973	49.306	473.848	34.054.156
Abril	55.471	78.836	27.814	29.229	376.732	34.550.177
Maio	53.396	75.672	30.049	30.151	389.178	34.069.334
Junho	64.284	74.022	31.316	28.784	429.778	31.229.540
Julho	67.546	73.691	16.411	33.374	569.710	36.536.542
Agosto	58.928	63.593	17.886	38.777	429.130	36.137.905
Setembro	64.308	65.185	17.586	24.885	408.305	36.453.298
Outubro	62.894	64.589	16.950	25.238	446.381	30.553.142
Novembro	71.342	67.703	14.902	34.041	461.748	37.268.850
Dezembro	83.725	74.084	14.514	52.455	609.021	39.797.552
Totaes de 1936	784.610	894.720	267.926	431.158	5.443.385	420.496.781
Totaes de 1935	612.460	815.743	210.977	470.006	4.592.758	397.135.249
Differenças em 1936	+ 172.150	+ 78.977	+ 56.949	— 38.848	+ 850.627	+ 23.361.532

Movimento de passageiros, animaes em trens de passageiros e toneladas-kilometro de bagagens, encommendas e mercadorias — Serviço não retribuido

MEZES	N.º DE PASSAGEIROS		Numero de animaes	TONELADAS-KILOMETRO		
	1.ª classe	2.ª classe		Bagagens	Encommendas	Mercadorias
Janeiro	3.744	3.247	18	4.734	65.156	7.686.282
Fevereiro	2.890	3.015	18	4.582	53.847	6.265.772
Março	2.951	2.191	32	4.447	65.440	6.530.391
Abril	5.103	4.360	37	6.127	69.988	6.648.707
Maio	3.880	3.497	33	384	63.667	6.323.707
Junho	4.665	3.633	22	15.297	104.714	6.688.410
Julho	6.716	5.649	35	4.730	60.355	7.409.366
Agosto	6.102	5.331	37	5.033	67.853	7.548.018
Setembro	6.342	5.240	30	4.546	64.359	7.731.850
Outubro	5.514	5.149	21	321	59.238	5.484.802
Novembro	6.270	4.640	27	2.717	56.713	4.148.267
Dezembro	8.238	6.168	15	6.202	66.678	6.615.522
Totaes em 1936	62.415	52.120	325	59.120	798.008	79.081.094
Totaes de 1935	55.455	43.642	362	44.722	743.339	98.059.982
Differenças em 1936	+ 6.960	+ 8.478	— 37	+ 14.398	+ 54.669	— 18.978.888

Movimento do ultimo sexennio — Serviço remunerado

PASSAGEIROS

ANNOS	NUMERO			RECEITA		Percurso médio Kilometros
	1.ª classe	2.ª classe	Total	Por passageiro	Por passageiro-kilometro	
1931.....	619.322	1.161.502	1.780.824	5$981	$065	91,6
1932.....	543.904	961.904	1.505.808	8$235	$070	117,0
1933.....	527.758	755.450	1.283.208	8$820	$033	106,5
1934.....	551.605	777.149	1.328.754	9$041	$082	109,8
1935.....	612.460	815.743	1.428.203	8$816	$083	106,4
1936.....	784.610	894.720	1.679.330	8$700	$084	103,1

BAGAGENS

ANNOS	Toneladas	Toneladas-kilometro	RECEITA			Percurso médio Kilometros
			Total	Por tonelada	Por tonelada-kilometro	
1931.....	1.617,041	487.911	305:650$200	189$018	$626	302
1932.....	1.262,415	389.098	244:880$300	193$978	$629	308
1933.....	1.509,104	460.980	327:095$100	216$748	$710	305
1934.....	1.293,160	400.822	277:855$500	214$873	$693	310
1935.....	1.374,596	470.006	316:296$600	230$101	$673	342
1936.....	1.353,655	431.158	300:685$500	222$128	$697	319

ENCOMMENDAS

ANNOS	Toneladas	Toneladas-kilometro	RECEITA			Percurso médio Kilometros
			Total	Por tonelada	Por tonelada-kilometro	
1931.....	21.696,397	3.716.175	2.472:640$630	113$965	$665	171
1932.....	24.458,372	4.673.100	3.194:019$900	130$590	$683	191
1933.....	21.702,612	3.976.993	2.700:270$400	124$421	$679	183
1934.....	22.306,172	4.050.108	2.659:472$900	119$225	$657	182
1935.....	25.016,314	4.592.758	2.902:803$800	116$036	$632	184
1936.....	29.039,396	5.443.385	3.587:115$900	123$525	$659	187

MEZ
Janeir
Fevere
Março
Abril
Maio .
Junho
Julho
Agosto
Setemb
Outubr
Novem
Dezemb
Totaes dias

Obs
O p

103 a 1

Movimento de mercadorias nos annos de 1936 e 1935 — Serviço retribuido

MEZES	TONELADAS		TONELADAS-KILOMETRO		RECEITA						PERCURSO MÉDIO KILOMETROS	
					TOTAL		POR TONELADA		POR TON.-KILOMETRO			
	1936	1935	1936	1935	1936	1935	1936	1935	1936	1935	1936	1935
Janeiro	110.978	84.819	35.461.244	31.301.109	4.332:506$200	4.068:999$600	39$039	47$973	$122	$130	319	369
Fevereiro...	105.296	118.710	34.385.041	31.548.525	4.389:049$100	4.292:370$520	41$683	36$158	$125	$136	327	266
Março	105.075	86.917	34.054.156	32.882.758	4.560:754$300	4.265:427$700	43$405	49$075	$134	$130	324	378
Abril	105.950	92.754	34.550.177	33.166.367	4.483:529$000	4.301:422$400	42$317	46$375	$129	$130	326	358
Maio	104.117	107.181	34.069.334	38.075.364	4.276:988$500	4.856:838$100	41$079	45$314	$125	$128	327	355
Junho	97.798	90.558	31.229.540	31.536.880	4.146:377$000	4.086:360$800	42$397	45$124	$133	$130	319	348
Julho	114.203	89.093	36.536.542	32.253.308	4.622:072$900	4.213:211$500	40$473	47$290	$126	$131	319	362
Agosto	107.829	115.600	36.137.905	33.217.424	4.765:246$100	4.311:373$700	44$193	37$296	$132	$130	335	287
Setembro....	108.827	102.896	36.453.298	33.135.626	4.798:111$200	4.137:452$400	44$089	40$210	$132	$125	335	322
Outubro.....	92.971	91.206	30.553.142	27.936.015	4.156:417$500	3.820:432$500	44$706	41$888	$136	$137	328	306
Novembro...	111.925	102.191	37.268.850	34.688.120	4.911:737$500	4.523:023$300	43$884	44$260	$132	$130	333	339
Dezembro...	119.979	111.196	39.797.552	37.393.753	5.339:146$700	4.783:949$000	44$501	43$023	$134	$128	331	336
Totaes e médias	1.284.948	1.193.121	420.496.781	397.135.249	54.781:936$000	51.660:861$520	42$633	43$299	$130	$130	327	333

Observa-se, neste quadro, que a tonelagem transportada foi maior e a receita por tonelada-kilometro igual, em 1936.
O percurso médio da tonelada-kilometro, que em 1935 foi de 333 kilometros, baixou para 327, em 1936.

PPBM

PPBM

lag

10

Trafego mutuo com as Estradas de Ferro do Norte

Passageiros, bagagens, encommendas e mercadorias destinadas ao Norte

DESIGNAÇÃO	N.º DE PASSAGEIROS		VOLUMES		PESO-KGS.		DIFFERENÇA EM 1936		
	1936	1935	1936	1935	1936	1935	Numero de passageiros	Volumes	Peso-kgs.
Passageiros de 1.ª classe..	6.170	4.248	—	—	—	—	+ 1.922	—	—
Passageiros de 2.ª classe..	10.942	8.302	—	—	—	—	+ 2.640	—	—
Bagagens e encommendas..	—	—	8.601	14.870	229 897	285.203	—	— 6.269	— 55.306
Mercadorias	—	—	166.278	118.290	17.726.954	23.104.235	—	+ 47.988	— 5.377.281
Totaes.....	17.112	12.550	174.879	133.160	17.956.851	23 389.438	+ 4.562	+ 41.719	— 5.432.587

NOTA: — No peso, estão incluidos todos os transportes; porém, no numero de volumes, estão excluidos os transportes por conta dos Governos.
Por este quadro verifica-se que houve augmento de 4.562 passageiros e 41.719 volumes e decrescimo de 5.432.587 toneladas.

Passageiros, bagagens, encommendas e mercadorias procedentes do Norte

DESIGNAÇÃO	N.º DE PASSAGEIROS		VOLUMES		PESO-KGS.		DIFFERENÇA EM 1936		
	1936	1935	1936	1935	1936	1935	Numero de passageiros	Volumes	Peso-kgs.
Passageiros de 1.ª classe..	5.150	4.323	—	—	—	—	+ 827	—	—
Passageiros de 2.ª classe .	9.623	7.342	—	—	—	—	+ 2.281	—	—
Bagagens e encommendas..	—	—	17.122	6.653	166.225	417.915	—	+ 10.469	— 251.690
Mercadorias	—	—	192.643	121.609	15.136.690	13.436.802	—	+ 71.034	+ 1.699.888
Totaes.....	14.773	11.665	209.765	128.262	15.302.915	13.854.717	+ 3.108	+ 81 503	+ 1.448 198

NOTA: — No peso, estão incluidos todos os transportes; porém, no numero de volumes, estão excluidos os transportes por conta dos Governos.
O quadro acima mostra que o numero de passageiros, o numero de volumes de mercadorias, bagagens e encommendas e as respectivas toneladas foram maiores, em 1936.

SECÇÃO DE RECLAMAÇÕES

Os serviços da Secção de Reclamações continuam melhorando muito, conforme mostram a liquidação de todos os processos dentro dos prazos regulamentares, a segurança e rapidez das syndicancias e ainda as medidas de organização e fiscalização de todos os serviços, que estão perfeitamente em dia.

INDEMNIZAÇÕES TOTAES PAGAS

Em 1936..... 71:496$400
Em 1935..... 96:266$500

Para menos..... ..... 24:770$100,
conforme se deprehende do quadro a seguir:

Indemnizações processadas pela Contabilidade e realmente pagas nos annos de 1936 e 1935

RESPONSAVEIS	1936	1935	Differenças (mais e menos)
Indemnizações totaes pagas	71:496$400	96:266$500	— 24:770$100
Por conta da Viação Ferrea	12:443$600	26:353$000	— 13:909$400
Provisões para riscos diversos	56:184$700	68:263$000	— 12:078$300
Por conta dos empregados da Viação Ferrea.....	2:868$100	1:650$500	+ 1:217$600

As causas que deram lugar ás indemnizações pagas foram as constantes do quadro abaixo:

CAUSAS	1936		1935		DIFFERENÇAS	
	Importancias pagas	Percentagens sobre o total	Importancias pagas	Percentagens sobre o total	Mais	Menos
Incendios	56:184$700	78,584	68:263$000	70,910	—	12:078$300
Accidentes	9:158$600	12,809	20:779$900	21,586	—	11:621$300
Extravios	1:365$500	1,909	2:616$400	2,718	—	1:250$900
Furtos e roubos	72$500	0,102	569$800	0,592	—	497$300
Gotteiras nos carros	—	—	918$400	0,954	—	918$400
Maus carregamentos	447$500	0,626	203$000	0,211	244$500	—
Agua por frestas	1:165$500	1,630	2:916$000	3,029	—	1:750$500
Avarias por motivos diversos	2:614$700	3,657	—	—	2:614$700	—
Violação	121$100	0,170	—	—	121$100	—
Avarias por kerosene	180$000	0,252	—	—	180$000	—
Avariss por acidos	186$300	0,261	—	—	186$300	—
Totaes	71:496$400	100,000	96:266$500	100,000	3:346$600	28:116$700
Differenças para menos	—	—	—	—	—	24:770$100

Verifica-se, assim, que foram melhores os resultados de 1936, comparados com os de 1935, pois, houve uma differença total de 24:770$100, para menos.

LEILÃO DE SOBRAS

No mez de Outubro, foi effectuado leilão das mercadorias abandonadas, de accordo com o artigo 159 das Instrucções Regulamentares, tendo produzido o total de 8:877$500.

SOBRAS EXISTENTES

Existem no deposito de sobras, em Porto Alegre, 109 volumes para serem opportunamente vendidos em leilão.

DESVIOS PARTICULARES

Durante o anno os desvios particulares soffreram as alterações seguintes:

TRANSFERIDOS

Em Janeiro — Km. 1,056, do Ramal de Cruz Alta a Giruá, dos srs. Carlomagno & Dias para o sr. Victor Carlomagno.

Em Fevereiro — Km. 460,307, da linha de Santa Maria a Marcellino Ramos, da firma Frederico & Joaquim Reichmann para a S. A. Moinhos Rio Grandenses.

Em Março — Km. 388,049, da linha de Santa Maria a Porto Alegre, da firma Soc. de Banha Sul Rio Grandense Ltda. para a Companhia Brasileira de Armazens Geraes S. A.

Em Maio — Km. 298,950, da linha de Santa Maria a Marcellino Ramos, do sr. José Albino Gerhardt para a Sociedade Cooperativa de Responsabilidade Limitada das Serrarias de Madeira de Pinho Sul Riograndense.

Em Outubro — Km. 546,975, da linha de Cacequy a Rio Grande, do sr. Camillo Gomes Pires para a firma Curt Rheingantz & Caruccio.

ABERTO

Em Fevereiro — Foi aberto ao trafego, em caracter provisorio, o desvio do sr. Vicente Ghisolfi, situado no Km. 367,027, da linha de Santa Maria a Porto Alegre.

REABERTO

Em Novembro — Foi reaberto ao trafego o desvio situado no Km. 532,900, da linha de Cacequy a Rio Grande, da firma Vva. Eduardo Traversi.

DESVIO ELEVADO A CATEGORIA DE PARADA

Em 10 de Julho foi elevado á categoria de parada o antigo desvio **Gauer** situado no Km. 449 da linha de Santa Maria a Marcellino Ramos.

PARADA ABERTA AO TRAFEGO

Em 29 de Setembro foi aberta ao trafego a parada **Eng.º Alvaro Nunes Pereira,** situada no Km. 235 da linha de Santa Maria a Marcellino Ramos.

INAUGURAÇÃO DE ESTAÇÃO

Em 1.º de Julho foi inaugurada a estação de **Santhiago,** situada no Km. 142, prolongamento do ramal de Dilermando de Aguiar a Jaguary.

PARADA ELEVADA A CATEGORIA DE ESTAÇÃO

Em 1.º de Fevereiro foi elevada á categoria de estação de 5.ª classe, a parada **Pagador Martel,** situada no Km. 237 da linha de Santa Maria a Porto Alegre.

MUDANÇA DE NOME DE PARADA

Em 23 de Outubro foi mudado o nome da parada Desvio Segurança para **José Sartori,** situada no Km. 397 da linha de Cacequy a Rio Grande.

MUDANÇA DE NOME DE ESTAÇÃO

Em 19 de Maio foi mudado o nome da estação de Santa Rosa para o de **Seival.**

DENOMINAÇÃO DE PARADA

Em 5 de Setembro passou a denominar-se **Inspector Lobo d'Avila** a parada situada no Km. 126,544, do Ramal de Dilermando de Aguiar a Santhiago.

Vagão especial para transporte de animaes finos, construido nas Officinas do Kilometro Tres.

INTERRUPÇÕES DO TRAFEGO

Durante o anno de 1936, houve as seguintes interrupções do trafego, motivadas por desmoronamentos e innundações:

Janeiro 8 — Desmoronamento no Km. 409,100, na antiga B. G. S., devido ás chuvas, ficando restabelecida a linha no dia seguinte e dando passagem aos trens.

Março 25 — O boeiro do Km. 499,560, da antiga B. G. S., desmoronou devido ás chuvas, dando passagem aos trens no dia seguinte.

Maio 5 — A linha no Km. 79,500 no ramal de Jaguarão, esteve interrompida, com a queda de diversas barreiras, numa extensão de 2 kilometros, tendo a linha dado passagem aos trens no dia seguinte.

Maio 13 — No ramal de Jaguary, Km. 104 desmoronou um corte, ficando a linha interrompida durante 24 horas.

Setembro 29 — Desabou uma grande parte do corte no Km. 95,860, no ramal de Jaguary, tendo ficado 30 metros de linha coberta.

Nesse mesmo dia e no mesmo ramal, desabaram outras barreiras nos Kms. 68,600 e 138, em virtude de uma enchente, tendo as aguas coberto completamente a ponte sobre o rio Toropy. Devido a essas interrupções, o trem M-32 desse dia teve de regressar de Curussú para Santhiago, ficando assim supprimido. A linha nos Kms. 95,860, 68,600 e 138, ficou restabelecida no dia 30.

Outubro 4 — Em virtude de chuvas torrenciaes, houve as seguintes occurrencias: Linha Montenegro-Couto, Km. 268,500 cahiu aterro numa extensão de 10 metros. Km. 274,400 desmoronou parte do aterro. Linha Montenegro-Director Aug. Pestana: Km. 324,915 houve principio de desmoronamento; Km. 335,150 desmoronou o aterro numa extensão de 20 metros. Linha Taquara-Cannela: linha encoberta pelas aguas em diversos trechos entre Taquara e Mundo Novo; Kms. 28,200-33,900 pequenas barreiras; Km. 21,950 cahiu uma barreira numa extensão de 130 metros; Km. 31,060 desmoronou uma barreira numa extensão de 60 metros. Linha Taquara-Rio dos Sinos: do Km. 50 a 51 foi tomada pelas aguas; Km. 21,500 desmoronamento de um boeiro. Linha Montenegro-Caxias: Kms. 18 a 19 cahiram pequenas barreiras; Km. 19,200 desmoronou o aterro.

Outubro 5 — Devido a fortes chuvas e á enchente foi interrompido o trafego de caminhões entre Bento Gonçalves e Alfredo Chaves.

Outubro 6 — Linha Taquara-Rio dos Sinos: Km. 1,475 desmoronou o aterro de um boeiro. Restabelecido o trafego da linha Montenegro - Caxias. Desmoronamentos no Km. 268,500 da linha de Montenegro-Couto. Entre Cacequy e Entroncamento, no Km. 123,700, deu-se arrombamento em um aterro, numa extensão de 30 metros.

Outubro 7 — Linha de Santa Maria-Uruguayana: no Km. 181,700 entre Jacaquá e Tigre desmoronou o aterro; do Km. 174 ao 175 a linha ficou coberta pelas aguas; desmoronou a linha nos Kms. 160,700 e 161,300. Linha Santa Maria-Couto: a linha foi arrombada entre os Kms. 217 e 218.

ATRAZOS DE TRENS

Durante o anno de 1936, sobre um total de 10.803 trens de passageiros, registraram-se 2.790 trens atrazados, dando assim uma percentagem de 25,8 contra 20,1, no anno anterior.

O atrazo médio por trem demorado foi de 40,0 minutos, contra 41,4, em 1935.

O atrazo médio geral foi de 10,3 contra 8,3, em 1935.

Num total de 4.984 trens mixtos, houve 1.225 trens atrazados dando a percentagem média de 24,5 contra 15,0 em 1935.

O atrazo médio por trem demorado foi de 36,9 minutos contra 41,3 em 1935.

O atrazo médio geral foi de 9,0 contra 6,2, em 1935.

MOVIMENTO

Durante o anno relatado circularam 47.432 trens em serviço retribuido, com o percurso total de 5.950.096 kilometros e o percurso médio de 125,4 kilometros, contra 48.309 trens com o total de 5.996.649 kilometros e com 124,1 kilometro de percurso médio, em 1935.

Houve, assim, em 1936 um decrescimo de 877 trens, 46.553 kilometros de percurso e um augmento de 1,3 kilometros de percurso médio.

Circularam mais em 1936, 276 trens de cargas e 90 de animaes; no mesmo periodo circularam menos 614 trens de de passageiros, 414 mixtos, 182 especiaes e 33 gado vazios.

Em serviço não retribuido, circularam 12.595 trens de serviço com 842.215 kilometros de percurso e uma média de 66,8 kilometros por trem, contra 13.692 trens com um percurso de 870.634 kilometros e uma média de 63,5 kilometros por trem, em 1935.

Detalhe do interior do vagão 1451, construido nas Officinas do Kilometro Tres, para transporte de animaes finos. Báia e mangedoura.

NUMERO DE VEHICULOS POR ESPECIE DE TRENS

O numero total de vehiculos em transporte retribuido foi de 560.551, com a média de 11,8 vehiculos por trem contra 582.267 e a média de 12,1 vehiculos por trem, em 1935.

A média de vagões por trem de carga foi em 1936, de 14,4 e em 1935 de 15,1, tendo havido, assim, um decrescimo de 0,7 por trem.

PERCENTAGEM ENTRE VAGÕES CARREGADOS E VASIOS

A percentagem de vagões vasios, em relação aos carregados foi de 39,0 contra 41,3 em 1935, ou seja uma differença de 2,3 para menos.

Essa percentagem é elevada em virtude do desequilibrio de tonelagem em quasi todas as linhas, obrigando o material a circular vasio.

A percentagem entre o percurso dos vagões carregados e vasios, em 1936, foi de 38,1, contra 40,5 em 1935.

PERCURSO TOTAL E MÉDIO DOS CARROS E VAGÕES

Movimentaram-se, em 1936, 649.462 vehiculos, com o total de 62.562.191 vehiculos-kilometro, contra 668.122 e 64.111.863, em 1935.

Houve, assim, differença para menos de 18.660 vehiculos e de 1.549.672 vehiculos-kilometro.

APROVEITAMENTO DOS TRENS DE CARGA

A percentagem do aproveitamento dos trens de carga variou durante o anno entre os limites de 83,2 em Janeiro e 86,3 em Dezembro.

O aproveitamento médio geral foi de 85,8, isto é, mais 1,1 que em 1935.

Essa percentagem não é mais elevada em virtude do grande desequilibrio entre a importação e a exportação, principalmente na linha da Serra, onde as locomotivas seguem sem aproveitamento, para voltarem lotadas.

O quadro a seguir discrimina os carregamentos de conformidade com a especie das mercadorias.

CLASSIFICAÇÃO DAS MERCADORIAS	ANNOS		DIFFERENÇAS	
	1936	1935	Mais	Menos
Cereaes	6.351	6.458	—	107
Productos de xarqueada	3.663	4.924	—	1.261
Productos do paiz	1.674	1.957	—	283
Outras mercadorias	20.347	20.771	—	424
Madeiras	11.391	9.788	1.603	—
Animaes	9.245	7.240	2.005	—
Total dos vagões carregados pelos expedidores	52.671	51.138	3.608	2.075
Armazens (pequenas expedições)	17.496	16.751	745	—
Total retribuido	70.167	67.889	4.353	2.075

Differença real para mais: 2.278 vagões.

Os quadros a seguir discriminam, por especie, varias parcellas do quadro anterior.

CEREAES	ANNOS		DIFFERENÇAS	
	1936	1935	Mais	Menos
Milho	848	1.524	—	676
Feijão	941	985	—	44
Arroz	3.154	2.665	489	—
Trigo	661	437	224	—
Diversos	747	847	—	100
Totaes	6.351	6.458	713	820

Differença real para menos: 107 vagões.

PRODUCTOS DE XARQUEADA	ANNOS		DIFFERENÇAS	
	1936	1935	Mais	Menos
Ossos	673	731	—	58
Chifres	19	42	—	23
Graxa	417	730	—	313
Cinza	12	54	—	42
Xarque	1.756	2.235	—	479
Couros salgados	669	820	—	151
Diversos	117	312	—	195
Totaes	3.663	4.924	—	1.261

Differença real para menos: 1.261 vagões.

PRODUCTOS DO PAIZ	ANNOS		DIFFERENÇAS	
	1936	1935	Mais	Menos
Lã	1.211	1.428	—	217
Couros seccos	318	365	—	47
Diversos	145	164	—	19
Totaes	1.674	1.957	—	283

Differença real para menos: 283 vagões.

OUTRAS MERCADORIAS	ANNOS		DIFFERENÇAS	
	1936	1935	Mais	Menos
Alfafa	1.199	1.182	17	—
Batatas	144	233	—	89
Banha	989	1.236	—	247
Vinho	2.006	1.889	117	—
Erva matte	210	182	28	—
Fumo	1.339	1.199	140	—
Farinha de trigo	610	654	—	44
Farinha de mandioca	712	951	—	239
Laranjas	91	85	6	—
Diversos	13.047	13.160	—	113
Totaes	20.347	20.771	308	732

Differença real para menos: 424 vagões.

MADEIRAS	ANNOS		DIFFERENÇAS	
	1936	1935	Mais	Menos
Brutas	9.270	7.766	1.504	—
Aplainadas	604	430	174	—
Para caixas	604	512	92	—
Diversas	913	1.080	—	167
Totaes	11.391	9.788	1.770	167

Differença real para mais: 1.603 vagões.

INTERCAMBIO DE VAGÕES COM AS ESTRADAS DO NORTE

Das estradas do Norte (Sorocabana e Rêde Paraná-Santa Catharina), durante o anno proximo findo trafegaram nas linhas da Viação Ferrea 1.524 vehiculos, que venceram.... 85:355$000, correspondendo a 11.669 estadias e 354 multas, assim distribuidas:

DESIGNAÇÃO	Vehiculos	Estadias	Multas	Importancias
São Paulo - Rio Grande	792	6.300	245	35:500$000
Paraná	201	1.808	64	9:445$000
Sorocabana	531	3.561	45	40:410$000
Totaes.....	1.524	11.669	354	85:355$000

Em 1935, esses numeros foram de 1.342 vehiculos com 8.743 estadias e 135 multas, na importancia de 64:750$000.

Nas linhas do Norte, no anno proximo findo, entraram 1.102 vehiculos da Viação Ferrea, que venceram 11.377 estadias e 2.416 multas, na importancia de 86:160$000.

INTERCAMBIO DE VAGÕES COM A JEWISH COLONISATION ASSOCIATION

O movimento de vagões de Jewish nas linhas da Viação Ferrea foi de 295, contra 166 em 1935, e venceram 2.967 estadias, na importancia de 14:835$000, contra 1.348 e 6:740$000, em 1935.

Nas linhas da Jewish Colonisation Association trafegaram 47 vagões da Viação Ferrea, que venceram 138 estadias, na importancia de 690$000.

Demonstrado com o anno de 1935

CLASSIFICAÇÃO	DIFFERENÇA EM 1936			
	PARA MAIS		PARA MENOS	
	mero de carros	Média de carros por trem	Numero de carros	Média de carros por trem
1.° — Servi				
Passageiros	—	—	5.487	0,2
Mixtos	—	—	6.628	0,8
Especiaes passageiros	—	—	984	—
Gado vasios	834	1,7	—	—
Animaes	6.198	7,8	—	—
Cargas	—	—	15.649	0,7
Total retribuid	7.032	—	28.748	—
2.° — Serviço				
Especiaes passageiros	214	0,5	—	—
Levantamento e soccorro	—	—	122	0,1
Baldeação	—	—	53	6,0
Taboleiros vasios	—	1,1	75	—
Experiencia	—	0,3	8	—
Carvão	1.651	5,5	—	—
Lenha	458	0,4	—	—
Lastro	—	—	5.253	—
Outros serviços	785	0,5	—	—
Total serviço I	3.108	—	5.511	—
Total geral	10.140	—	34.259	—

Demonstrativo do numero médio de vehiculos por especie de trem, durante o anno de 1936, comparado com o anno de 1935

CLASSIFICAÇÃO DOS TRENS	ANNOS DE 1936			ANNOS DE 1935			DIFFERENÇA EM 1936 PARA MAIS		DIFFERENÇA EM 1936 PARA MENOS	
	Numero de trens	Numero de carros	Média de carros por trem	Numero de trens	Numero de carros	Média de carros por trem	Numero de carros	Média de carros por trem	Numero de carros	Média de carros por trem
1.° — Serviço Publico										
Passageiros	10.856	64.929	5,9	11.470	70.416	6,1	—	—	5.487	0,2
Mixtos	4.984	33.200	6,6	5.398	39.828	7,4	—	—	6.628	0,8
Especiaes passageiros	177	962	5,4	359	1.946	5,4	—	—	984	—
Gado vasios	440	10.634	24,1	473	9.800	22,4	834	1,7	—	—
Animaes	673	12.344	18,3	583	6.146	10,5	6.198	7,8	—	—
Cargas	30.302	438.482	14,4	30.026	454.131	15,1	—	—	15.649	0,7
Total retribuido	47.432	560.551	11,8	48.309	582.267	12,1	7.032	—	28.748	—
2.° — Serviço da Estrada										
Especiaes passageiros	369	1.026	2,7	369	812	2,2	214	0,5	—	—
Levantamento e soccorro	151	568	3,7	182	690	3,8	—	—	122	0,1
Baldeação	15	47	3,1	11	100	9,1	—	—	53	6,0
Taboleiros vasios	78	469	6,0	112	544	4,9	—	1,1	75	—
Experiencia	496	1.278	2,5	597	1.286	2,2	—	0,3	8	—
Carvão	290	4.342	14,9	287	2.691	9,4	1.651	5,5	—	—
Lenha	3.265	26.038	7,9	3.398	25.580	7,5	458	0,4	—	—
Lastro	6.108	43.620	7,1	6.883	48.873	7,1	—	—	5.253	—
Outros serviços	1.823	6.064	3,3	1.853	5.279	2,8	785	0,5	—	—
Total serviço Estrada	12.595	83.452	6,6	13.692	85.855	6,3	3.108	—	5.511	—
Total geral	60.027	644.003	10,7	62.001	668.122	10,8	10.140	—	34.259	—

Differença dos carros transportados entre 1936 e 1935

Serviço retribuido ..... 21.716 para menos
Serviço da Estrada ..... 2.403 para menos

Differença total ..... 24.119 para menos

ado com o anno de 1935

CLASSIFICAÇÃO TRENS	ERENÇA EM 1936			
		PARA MENOS		
	RSO	Quantidade de trens	PERCURSO	
	Médio de ms. por trem		Total trens-km.	Médio de kms. por trem
1.° — Serviço Pu				
Passageiros	8,8	614	14.404	—
Mixtos	3,2	414	12.483	—
Especiaes passageir	—	182	33.919	37,2
Gado vasios	—	33	17.974	28,2
Animaes	—	—	6.124	48,3
Cargas	0,3	—	—	—
Total retribui	—	1.243	84.904	—
2.° — Serviço da				
Especiaes passageir	—	—	3.996	10,8
Levantamento e so	—	31	4.116	14,6
Baldeação	0,6	—	—	—
Taboleiros vasios .	—	40	4.188	20,1
Experiencia	0,8	101	2.874	—
Carvão	—	—	708	2,6
Lenha	11,0	133	—	—
Lastro	3,2	775	37.785	—
Outros serviços....	—	30	1.812	0,9
Total serviço	—	1.110	55.479	—
Total geral	—	2.353	140.383	—

Demonstrativo do numero de trens, percurso total e médio, durante o anno de 1936, comparado com o anno de 1935

CLASSIFICAÇÃO DOS TRENS	ANNOS DE 1936			ANNOS DE 1935			DIFFERENÇA EM 1936 — PARA MAIS			DIFFERENÇA EM 1936 — PARA MENOS		
	Quantidade de trens	PERCURSO Total trens-km.	PERCURSO Médio de kms. por trem	Quantidade de trens	PERCURSO Total trens-km.	PERCURSO Médio de kms. por trem	Quantidade de trens	PERCURSO Total trens-km.	PERCURSO Médio de kms. por trem	Quantidade de trens	PERCURSO Total trens-km.	PERCURSO Médio de kms. por trem
1.º — Serviço Publico												
Passageiros	10.856	2.051.359	188,9	11.470	2.065.763	180,1	—	—	8,8	614	14.404	—
Mixtos	4.984	357.646	71,7	5.398	370.129	68,5	—	—	3,2	414	12.483	—
Especiaes passageiros	177	19.984	112,9	359	53.903	150,1	—	—	—	182	33.919	37,2
Gado vasios	440	61.582	139,9	473	79.556	168,1	—	—	—	33	17.974	28,2
Animaes	673	164.755	244,8	583	170.879	293,1	90	—	—	—	6.124	48,3
Cargas	30.302	3.294.770	108,7	30.026	3.256.419	108,4	276	38.351	0,3	—	—	—
Total retribuido	47.432	5.950.096	125,4	48.309	5.996.649	124,1	366	38.351	—	1.243	84.904	—
2.º — Serviço da Estrada												
Especiaes passageiros	369	71.981	195,0	369	75.977	205,8	—	—	—	—	3.996	10,8
Levantamento e soccorro	151	7.037	46,6	182	11.153	61,2	—	—	—	31	4.116	14,6
Baldeação	15	715	47,6	5	235	47,0	10	480	0,6	—	—	—
Taboleiros vasios	78	3.534	45,3	118	7.722	65,4	—	—	—	40	4.188	20,1
Experiencia	496	16.613	33,4	597	19.487	32,6	—	—	0,8	101	2.874	—
Carvão	290	4.194	14,4	287	4.902	17,0	3	—	—	—	708	2,6
Lenha	3.265	263.521	80,7	3.398	236.941	69,7	—	26.580	11,0	133	—	—
Lastro	6.108	468.037	76,6	6.883	505.822	73,4	—	—	3,2	775	37.785	—
Outros serviços	1.823	6.583	3,6	1.853	8.395	4,5	—	—	—	30	1.812	0,9
Total serviço Estrada	12.595	842.215	66,8	13.692	870.634	63,5	13	27.060	—	1.110	55.479	—
Total geral	60.027	6.792.311	113,1	62.001	6.867.283	110,7	379	65.411	—	2.353	140.383	—

Differença total em 1936

Trens ..... 1.974 para menos, ou seja — 3,2 %
Percurso ..... 71.972 para menos, ou seja — 1,1 %

Demonstrado com o anno de 1935

CLASSIFICAÇÃO DOS CARROS E VAGÕES	FFERENÇA			
		PARA MENOS		
	SO		PERCURSO	
	Médio	Quantidade de carros ou vagões	Total vehículos-km.	Médio
Carros de 1.ª classe.....	5,8	2.920	324.638	—
Carros de 2.ª classe.....	—	98	242.624	11,2
Carros mixtos.....	4,1	38	1.108	—
Carros bagageiros	—	—	80.545	8,5
Carros dormitorios	8,0	1.151	358.673	—
Carros restaurantes	—	—	126	1,4
Carros de serviço.....	—	488	79.642	2,9
Vagões gradeados em tre passageiros	26,3	—	—	—
Vagões gradeados em tre de gado	—	—	—	44,1
Vagões gradeados com mé cadorias	—	—	25.656	2,0
Vagões gradeados em tre de gado vasios.....	10,3	—	—	—
Vagões fechados de 4 eix	1,1	19.087	1.358.986	—
Vagões fechados de 2 eix	—	—	288	49,7
Vagões plataformas de eixos	—	2.824	456.179	1,0
Vagões plataformas de eixos	—	189	14.304	1,2
Total geral.....	0,3	26.795	2.942.769	—

Demonstrativo do percurso total e médio de carros e vagões, por typo, durante o anno de 1936, comparado com o anno de 1935

CLASSIFICAÇÃO DOS CARROS E VAGÕES	ANNOS DE 1936			ANNOS DE 1935			DIFFERENÇA PARA MAIS			DIFFERENÇA PARA MENOS		
	Quantidade de carros ou vagões	PERCURSO Total vehiculos-km.	PERCURSO Médio	Quantidade de carros ou vagões	PERCURSO Total vehiculos-km.	PERCURSO Médio	Quantidade de carros ou vagões	PERCURSO Total vehiculos-km.	PERCURSO Médio	Quantidade de carros ou vagões	PERCURSO Total vehiculos-km.	PERCURSO Médio
Carros de 1.ª classe	26.656	4.515.004	169,3	29.586	4.839.642	163,5	—	—	5,8	2.920	324.638	—
Carros de 2.ª classe	20.385	2.751.131	134,9	20.483	2.993.755	146,1	—	—	—	98	242.624	11,2
Carros mixtos	262	16.231	61,9	300	17.342	57,8	—	—	4,1	38	1.108	—
Carros bagageiros	16.997	2.605.570	153,3	16.602	2.686.115	161,7	395	—	—	—	80.545	8,5
Carros dormitorios	2.648	894.843	337,9	3.799	1.253.516	329,9	—	—	8,0	1.151	358.673	—
Carros restaurantes	2.043	746.104	365,2	2.035	746.230	366,6	8	—	—	—	126	1,4
Carros de serviço	5.949	741.464	124,6	6.437	821.106	127,5	—	—	—	488	79.642	2,9
Vagões gradeados em trens passageiros	9.510	1.338.319	140,7	9.211	1.053.791	114,4	299	284.528	26,3	—	—	—
Vagões gradeados em trens de gado	12.342	2.262.797	183,3	6.055	1.376.925	227,4	6.287	885.872	—	—	—	44,1
Vagões gradeados com mercadorias	27.564	2.545.573	92,3	27.262	2.571.229	94,3	302	—	—	—	25.656	2,0
Vagões gradeados em trens de gado vasios	10.634	1.556.007	146,3	9.800	1.333.310	136,0	834	222.697	10,3	—	—	—
Vagões fechados de 4 eixos	276.168	24.346.876	88,1	295.255	25.705.862	87,0	—	—	1,1	19.087	1.358.986	—
Vagões fechados de 2 eixos	25	1.144	45,7	15	1.432	95,4	10	—	—	—	288	49,7
Vagões plataformas de 4 eixos	235.727	18.094.317	76,7	238.549	18.550.496	77,7	—	—	—	2.824	456.179	1,0
Vagões plataformas de 2 eixos	2.544	146.808	57,7	2.733	161.112	58,9	—	—	—	189	14.304	1,2
Total geral	649.462	62.562.191	96,3	668.122	64.111.863	96,0	8.135	1.393.097	0,3	26.795	2.942.769	—

Differença em numero de carros e vagões e em percurso, entre 1936 e 1935

Numero de carros e vagões movimentados ..... 18.660 para menos
Percurso ..... 1.549.672 para menos

TELEGRAPHO

As reparações effectuadas foram de pequena monta, pois as turmas telegraphicas, no periodo de 1936, estiveram empregadas nas construcções do circuito phonoporico de Montenegro a Cannela e de uma linha telephonica no ramal do Matadouro Modelo, bem como a construcção de linhas na Variante de Barreto.

A Viação Ferrea tinha em trafego, em 31 de Dezembro de 1936, 10.889 kilometros de linhas telegraphicas e telephonicas, dos quaes 1.679 kilometros com conductores de cobre; possuia ainda 6.541 metros de cabos aereos, subterraneos e subfluviaes.

Na mesma data tinha a Viação Ferrea em serviço 6 apparelhos radio-telegraphicos, 317 telegraphicos, 258 phonoporicos, 368 telephones, 2 citophones e 25 translações distribuidos pela rêde.

Despesa com a conservação e reparação das linhas telegraphicas e telephonicas. — Foi executado normalmente o serviço de conservação e reparação das linhas telegraphicas e telephonicas, consistindo na substituição de isoladores, travessas, postes, braços de ferro, esticamento de linhas, desmatação, substituição de estaes e outros pequenos trabalhos.

A despesa com esses trabalhos importou em 27:666$564 contra 26:693$600, em 1935.

Conservação de baterias. — Foi dispendido com essa conservação a quantia de 27:233$849, contra 26:658$776, em 1935.

Balanças das estações. — Foram fornecidas 6 balanças nóvas, reparadas no local 44 e substituidas para reparação geral 72.

Relogios das estações e escriptorios. — Foram fornecidos 17 relogios novos, concertados no local 8 e substituidos para reparação 69.

Bilheteiras. — Foram fornecidas 7 bilheteiras novas, concertadas no local 6 e substituidas para reparação 25.

Carimbadores. — Foram fornecidos 3 carimbadores novos, concertados no local 3 e substituidos para reparação 21.

Sub-officinas das secções telegraphicas. — O quadro abaixo discrimina os apparelhos que foram reparados nas sub-officinas:

DESIGNAÇÃO	Administração	SECÇÕES					Totaes
		1.ª	2.ª	3.ª	4.ª	5.ª	
Telegraphicos	—	—	5	—	1	—	6
Phonoporicos	—	22	6	15	26	12	81
Telephonicos	402	43	65	23	52	19	604
Sounders	—	18	3	2	6	1	30
Businas	—	105	14	13	48	8	188
Relais	—	18	9	21	12	14	74
Translação	—	—	4	4	7	—	15
Campainhas	376	11	14	2	9	2	414
Bobinas	—	10	10	31	17	5	73
Vibradores	—	19	22	2	18	3	64
Phones	—	7	5	6	12	4	34
Manipuladores	—	22	—	—	2	3	27
Apparelhos impressores	—	1	1	9	2	8	21
Centros telephonicos.	—	—	5	—	1	—	6

Cofres. — Foram substituidos, para reparação, 4 cofres e fornecido 1 novo.

Lacres de chumbo. — Foram fornecidos durante o anno 2.553,000 kgs. de lacres e devolvidos 891,100 kgs. pelas estações, ou seja uma percentagem de reaproveitamento de 34% contra 30%, em 1935.

OFFICINA TELEGRAPHICA DE JACUHY

Durante o anno funccionou com regularidade a officina telegraphica de Jacuhy, que comprehende as secções de marcenaria, electricidade e mechanica, ferraria, fundição e pintura.

Foi dispendida a quantia de 253:454$516 com os diversos serviços de confecção e reparação de material telegraphico e telephonico, balanças, relogios e demais utensilios, conforme discrimina o seguinte quadro:

DESIGNAÇÃO	Mão de obra	Materiaes	Total
Administração	31:500$100	—	31:500$100
Força motriz	13:191$800	14:643$985	27:835$785
Electricidade	16:525$700	5:449$900	21:975$600
Mechanica	19:138$800	7:739$399	26:878$199
Ferraria	8:604$000	6:942$740	15:546$740
Ferramentaria	4:889$200	721$210	5:610$410
Fundição	5:443$000	15:513$810	20:956$810
Pintura	6:690$000	1:743$410	8:433$410
Marcenaria	53:203$600	21:721$860	74:925$460
Installadores	6:743$700	—	6:743$700
Funilaria	8:310$400	4:737$902	13:048$302
Totaes de 1936...	174:240$300	79:214$216	253:454$516
Totaes de 1935...	149:094$700	68:191$615	217:286$315
Differença para..	+ 25:145$600	+ 11:022$601	+ 36:168$201

Defe

Dura

I
contr
horas
mais

145 a

Avarias e interrupções devidas aos apparelhos, linhas e estado athmospherico

DESIGNAÇÃO	SECÇÕES					Totaes		Differenças		Média da duração dos defeitos	
	1.ª	2.ª	3.ª	4.ª	5.ª	1936	1935	Mais	Menos	1936	1935
Defeitos de linhas e apparelhos.....	176	128	304	183	132	923	956	—	33	—	—
Duração em horas e minutos.....	966.55	555.07	1.827.15	841.40	628.35	4.819.32	4.965.25	—	145.53	5.13	5.12

Pelo quadro acima, verifica-se que houve 923 defeitos, com a duração total de 4.819 horas e 32 minutos, em 1936, contra 956 defeitos com 4.965 horas e 25 minutos, em 1935, ou seja uma differença, para menos, de 33 defeitos e 145 horas e 53 minutos.

A média de duração dos defeitos foi de 5 horas e 13 minutos, em 1936, e de 5 horas e 12 minutos, em 1935, isto é, mais 1 minuto.

O serviço radio-telegraphico continua a prestar reaes serviços não só quanto á efficiencia como tambem quanto á economia.

A ligação radio-telegraphica é feita sómente entre Porto Alegre, Santa Maria e Rio Grande, sendo as estações usadas mais para transmissor do primeiro desses pontos para os outros dois do que para recepção, isto devido o numero reduzido de telegraphistas e de apparelhos existentes no Escriptorio Central (AC).

Nessas condições o serviço transmittido pelo radio de Porto Alegre para Santa Maria, é dali retransmittido, pelo fio, para os outros pontos.

Entretanto, já estão sendo tomadas providencias no sentido de ser installada uma outra estação transmissora em Porto Alegre pára se communicar directamente com Bagé e Passo Fundo.

Actualmente estão installadas 5 estações com as potencias abaixo indicadas e localizadas nos seguintes pontos:

1 em Porto Alegre.....	com	250 watts
1 em Santa Maria.....	com	75 watts
1 em Bagé	com	50 watts
1 em Rio Grande.....	com	50 watts
1 em Passo Fundo.....	com	50 watts.

Em 1936 foram transmittidos pela diversas estações 35.952 radiogrammas com 1.104.080 palavras, havendo, em comparação com o anno anterior, um augmento de 12.071 radiogrammas e de 358.529 palavras.

No quadro que segue encontra-se discriminado, o trafego radio-telegraphico durante o anno de 1936, comparado com o de 1935.

Trafego radio-telegraphico

ESTAÇÕES	TRANSMITTIDOS				RECEBIDOS			
	Radiogrammas		Palavras		Radiogrammas		Palavras	
	1936	1935	1936	1935	1936	1935	1936	1935
Porto Alegre — AC.....	24.474	15.610	676.103	489.385	11.134	7.601	328.920	233.516
Santa Maria — SCT.....	6.364	2.808	184.009	73.843	22.794	13.904	679.937	428.427
Bagé	—	505	—	14.090	—	74	—	1.904
Rio Grande	5.114	4.794	243.968	163.695	2.024	2.220	95.223	79.046
Passo Fundo	—	164	—	4.538	—	82	—	2.658
Totaes	35.952	23.881	1.104.080	745.551	35.952	23.881	1.104.080	745.551
Differenças para ...	+ 12.071	—	+ 358.529	—	+ 12.071	—	+ 358.529	—

Sei
Go
Go
Se
231
151

Trafego telegraphico

DESIGNAÇÃO	1936		1935		DIFFERENÇAS ±	
	Telegrammas	Palavras	Telegrammas	Palavras	Telegrammas	Palavras
Serviço particular	92.747	1.340.697	81.086	1.142.333	+ 11.661	+ 198.364
Governos estaduaes, municipaes e empresas	7.405	283.005	6.258	251.935	+ 1.147	+ 31.070
Governo Federal	1.397	62.915	1.220	52.411	+ 177	+ 10.504
Serviço da Viação Ferrea	1.908.959	72.497.867	1.677.524	65.484.776	+ 231.435	+ 7.013.091
Total	2.010.508	74.184.484	1.766.088	66 931.455	+ 244.420	+ 7.253.029

Constata-se, pelo quadro acima, um accrescimo de 12.985 telegrammas e 239.938 palavras no serviço remunerado e 231.435 telegrammas e 7.013.091 palavras no serviço da Viação Ferrea.

AUTOMOVEIS DE LINHA

Continuam esses automoveis prestando excellentes serviços na conservação e inspecção das linhas telegraphicas.

Em 1936 percorreram 112.482 kilometros, contra 101.967, em 1935.

As despesas realizadas foram:

Em 1936.....	30:186$082
Em 1935.....	25:921$828
Mais em 1936.....	4:264$254

O custo médio por kilometro percorrido foi de $268, contra $254 em 1935.

ho, em 1936

NUMEI DO AUTOMO	POR KILOMETRO			DESPESA	
	LUBRIFICANTE		Despesa com a couservação e com a conducção	Gasolina, oleo, conservação e conducção	Por kilometro percorrido
	umo	Custo			
	L				
1	),006	$018	$133	5:915$335	$278
2	),002	$006	$116	5:157$751	$251
3	),003	$008	$112	5:257$204	$232
B. G. S.	),009	$022	$109	2:383$350	$228
4	),015	$046	$119	4:129$270	$322
5	),007	$021	$126	7:343$172	$294
Totaes d	),006	$018	$120	30:186$082	$268
Totaes d	),007	$021	$114	25:921$828	$254
Differeno	),001	— $003	+ $006	+ 4:264$254	+ $014

157 a 162

Despesa com o custeio dos automoveis de linha, em serviço do telegrapho, em 1936

NUMERO DO AUTOMOVEL	Percurso effectuado Kms.	GASOLINA		OLEO LUBRIFICANTE		Despesa com a conservação e com a conducção	CONSUMO E CUSTO POR KILOMETRO					DESPESA	
		Consumo	Custo	Consumo	Custo		GASOLINA		OLEO LUBRIFICANTE		Despesa com a conservação e com a conducção	Gasolina, oleo, conservação e conducção	Por kilometro percorrido
							Consumo	Custo	Consumo	Custo			
		L		L			L		L				
1	21.270,000	2.700,000	2:700$265	136,000	384$580	2:830$500	0,126	$126	0,006	$018	$133	5:915$335	$278
2	20.368,000	2.628,000	2:644$031	45,000	126$220	2:387$500	0,127	$128	0,002	$006	$116	5:157$751	$251
3	22.546,000	2.529,000	2:532$504	67,000	190$600	2:534$100	0,112	$112	0,003	$008	$112	5:257$204	$232
B. G. S.	10.410,000	1.170,000	1:009$570	101,000	234$180	1:139$300	0,112	$096	0,009	$022	$109	2:383$350	$228
4	12.791,000	1.777,000	2:011$130	196,000	593$440	1:524$700	0,139	$157	0,015	$046	$119	4.129$270	$322
5	24.897,000	3.624,000	3:680$172	186,000	527$200	3:135$800	0,145	$147	0,007	$021	$126	7:343$172	$294
Totaes de 1936	112.482,000	14.428,000	14:577$662	731,000	2:056$520	13:551$900	0,128	$129	0,006	$018	$120	30:186$082	$268
Totaes de 1935	101.967,000	13.663,000	11:742$453	833,000	2:547$975	11:631$400	0,134	$115	0,007	$021	$114	25:921$828	$254
Differenças	+ 10.515,000	+ 765,000	+ 2:835$209	— 102,000	— 491$455	+ 1:920$500	— 0,006	+ $014	— 0,001	— $003	+ $006	+ 4:264$254	+ $014

IV PARTE

3.ª DIVISÃO (LOCOMOÇÃO)

OFFICINAS E TRACÇÃO

LOCOMOÇÃO

3.ª DIVISÃO

DESPESAS

A despesa total da 3.ª Divisão (Locomoção), no anno de 1936, attingiu a somma de 37.145:577$500, sendo ..... 12.942:729$500 a de pessoal e 24.202:848$000 a de material e combustiveis.

Tendo sido de 33.790:960$730 a despesa total em 1935 (sendo 10.736:585$600 de pessoal e 23.054:375$130 de material e combustiveis), houve, no exercicio de 1936, um accrescimo de 3.354:610$770 sobre o anno anterior, conforme se verifica da discriminação seguinte:

Pessoal

1936	12.942:729$500
1935	10.736:585$600
Differença para mais.....	2.206:143$900

Material e combustiveis

1936	24.202:848$000
1935	23.054:375$130
Differença para mais....	1.148:472$870

As cifras acima representam a despesa de custeio na 3.ª Divisão, desdobrada em pessoal, material e combustiveis.

As despesas de custeio da 3.ª Divisão, nos annos de 1936 e 1935, classificadas por conta, foram as seguintes:

s do anno de 1935

DESIGNAÇÃO	DIFFERENÇA PARA		Média mensal de 1936
	Mais	Menos	
Superintendencia	48:304$200	—	72:769$720
Papelaria	15:544$800	—	5:261$060
Conservação de lo	311:959$000	—	201:328$880
Conservação de ca	25:934$800	—	2:521$900
Empregados nas l	1.017:939$500	—	350:595$360
Conductores de c	8:143$100	—	1:060$050
Combustiveis para	754:171$000	—	1.420:519$500
Combustiveis para	72:823$500	—	7:288$500
Lubrificantes para	916$300	—	26:544$780
Lubrificantes para	5:039$100	—	479$080
Abastecimento di motivas	66:551$200	—	30:254$180
Abastecimentos di ros-motores ...	66$100	—	28$180
Conservação de ca	56:114$920	—	57:676$900
Conservação de va	85:422$900	—	81:067$500
Conservação de va	9:321$900	—	7:573$290
Custeio das instal cas	21:852$000	—	71:882$760
Despesas geraes d	93:300$900	—	49:332$260
Lubrificantes para	26:906$800	—	14:561$430
Reparação de loc	589:974$700	—	350:813$800
Reparação de car	61:268$700	—	5:354$460
Reparação de ca	154:353$500	—	153:790$280
Reparação de vag	96:176$100	—	121:755$440
Reparação de vag	4:349$860	—	32:337$060
Despesas diversas	—	171:818$110	30:668$170
Totaes	3.526:434$880	171:818$110	—
	3.354:616$770	—	
Média mensal	279:551$400	—	

Quadro demonstrativo das despesas da 3.ª Divisão durante o anno de 1936, comparadas com as do anno de 1935

DESIGNAÇÃO DAS CONTAS	DESPESAS DE 1936			DESPESAS DE 1935			DIFFERENÇA PARA		Média mensal do 1936
	Pessoal	Material	Total	Pessoal	Material	Total	Mais	Menos	
Superintendencia	821:336$400	51:900$200	873:236$600	767:855$900	57:076$500	824:932$400	48:304$200	—	72:769$720
Papelaria	—	63:132$700	63:132$700	—	47:587$900	47:587$900	15:544$800	—	5:261$060
Conservação de locomotivas	1.570:072$400	845:874$100	2.415:946$500	1.277:236$800	826:750$700	2.103:987$500	311:959$000	—	201:328$880
Conservação de carros-motores	6:149$200	24:113$600	30:262$800	2:229$600	2:098$400	4:328$000	25:934$800	—	2:521$900
Empregados nas locomotivas	4.193:363$800	13:780$500	4.207:144$300	3.167:746$200	21:458$600	3.189:204$800	1.017:939$500	—	350:595$360
Conductores de carros-motores	11:394$200	1:326$400	12:720$600	4:485$000	92$500	4:577$500	8:143$100	—	1:060$050
Combustiveis para locomotivas	403:060$500	16.643:173$800	17.046:234$300	317:804$400	15.974:258$900	16.292:063$300	754:171$000	—	1.420:519$500
Combustiveis para carros-motores	—	87:465$000	87:465$000	—	14:641$500	14:641$500	72:823$500	—	7:288$500
Lubrificantes para locomotivas	—	318:537$300	318:537$300	—	317:621$000	317:621$000	916$300	—	26:544$780
Lubrificantes para carros-motores	—	5:748$900	5:748$900	—	709$800	709$800	5:039$100	—	479$080
Abastecimento diversos ás locomotivas	26:904$700	337:145$400	363:050$100	27:653$300	268:845$600	296:498$900	66:551$200	—	30:254$180
Abastecimentos diversos aos carros-motores	—	338$200	338$200	—	272$100	272$100	66$100	—	28$180
Conservação de carros	345:553$300	346:569$600	692:122$900	308:346$600	327:661$380	636:007$980	56:114$920	—	57:676$900
Conservação de vagões	540:647$400	432:162$600	972:810$000	497:635$000	389:752$100	887:387$100	85:422$900	—	81:067$500
Conservação de vagões de serviço	77:171$400	13:708$100	90:879$500	68:924$500	12:633$100	81:557$600	9:321$900	—	7:573$290
Custeio das installações hydraulicas	393:014$900	469:578$200	862:593$100	381:967$400	458:773$700	840:741$100	21:852$000	—	71:882$760
Despesas geraes dos depositos	247:497$100	344:490$000	591:987$100	209:672$000	289:014$200	498:686$200	93:300$900	—	49:332$260
Lubrificantes para os trens	39:677$000	135:060$100	174:737$100	39:626$300	108:204$000	147:830$300	26:906$800	—	14:561$430
Reparação de locomotivas	2.136:896$300	2.072:869$400	4.209:765$700	1.804:398$800	1.815:392$200	3.619:791$000	589:974$700	—	350:813$800
Reparação de carros-motores	33:515$200	30:738$300	64:253$500	1:978$500	1:006$300	2:984$800	61:268$700	—	5:354$460
Reparação de carros	927:089$900	918:393$400	1.845:483$300	781:707$400	909:422$400	1.691:129$800	154:353$500	—	153:790$280
Reparação de vagões	650:994$300	810:071$000	1.461:065$300	565:965$500	798:923$700	1.364:889$200	96:176$100	—	121:755$440
Reparação de vagões de serviço	188:698$300	199:346$400	388:044$700	174:448$000	209:246$840	383:694$840	4:349$860	—	32:337$060
Despesas diversas	330:693$200	37:324$800	368:018$000	336:904$400	202:931$710	539:836$110	—	171:818$110	30:668$170
Totaes	12.942:729$500	24.202:848$000	37.145:577$500	10.736:585$600	23.054:375$130	33.790:960$730	3.526:434$880	171:818$110	—
							3.354:616$770	—	
Média mensal	1.078:560$700	2.016:904$000	3.095:464$700	894:715$500	1.921:197$900	2.815:913$400	279:551$400	—	

O accrescimo na verba "Pessoal" provém do augmento do numero de empregados nos differentes serviços, imposto como medida de imprescindivel necessidade, em virtude do maior desenvolvimento de alguns trabalhos e principalmente devido á execução da lei de 8 horas de trabalho, a partir de Março de 1936. Assim, emquanto em 31 de Dezembro de 1935 o effectivo do pessoal era de 3.501 empregados, em 31 de Dezembro de 1936 o total de empregados elevou-se a 3.891, ou sejam mais 390 empregados em 1936, estando incluido nesse numero todo o pessoal que attende aos trabalhos effectuados por conta da rubrica "Fundo de Melhoramentos". A importancia das folhas de vencimentos do pessoal da 3.ª Divisão attingiu, em 1936, a 16.232:495$000, dos quaes, 77,17% foram levados a debito da 3.ª Divisão e 22,83%, a debito das demais Divisões e outras, como se póde verificar a seguir:

Administração Central e 1.ª Divisão	61:091$300	ou	0,37%
2.ª Divisão	355:662$900	ou	2,19%
3.ª Divisão	12.526:651$800	ou	77,17%
4.ª Divisão	288:768$100	ou	1,78%
Almoxarifado	996:206$400	ou	6,14%
Despesas geraes de Officinas	1.003:204$000	ou	6,18%
Melhoramentos	769:816$900	ou	4,74%
Hortos Florestaes	2:937$900	ou	0,02%
Estrada de Ferro do Riacho	111:681$000	ou	0,69%
Terceiros	116:474$700	ou	0,72%
Total	16.232:495$000	ou	100,00%

Na verba de "Material e Combustiveis" houve um accrescimo de 1.148:472$870, sendo com **materiaes** 465:233$101 e com **combustiveis** 683:239$769.

A maior despesa verificada com os combustiveis deve-se ao seu maior consumo e ao seu preço unitario mais elevado. A maior despesa verificada com os materiaes deve-se ao maior consumo dos mesmos.

O custo por tonelada-kilometrica bruta, em trens remunerados, não remunerados e trens em geral (remunerados e não remunerados), excluidas as despesas com o pessoal no abastecimento dos tenderes, foi, em 1936 e 1935, o seguinte:

DESIGNAÇÃO	1936	1935	Differença em 1936
Trens remunerados	0$012.296	0$011.932	+ 0$000.364
Trens não remunerados.....	0$010.980	0$011.606	— 0$000.626
Trens em geral (remunerados e não remunerados)	0$012.179	0$011.903	+ 0$000.276

No quadro a seguir consta o consumo por tonelada-kilometrica transportada, verificado nos ultimos 16 annos:

ANNOS	CONSUMO DE COMBUSTIVEL POR TONELADA-KILOMETRICA TRANSPORTADA	
	Bruta	Liquida
	kg	kg.
1921	0,183.0	0,424.0
1922	0,126.0	0,315.4
1923	0,128.6	0,332.7
1924	0,125.3	0,308.6
1925	0,127.9	0,315.4
1926	0,143.9	0,327,2
1927	0,125.3	0,294.1
1928	0,126.6	0,291.4
1929	0,123.0	0,276.0
1930	0,117.5	0,276.0
1931	0,109.4	0,260.0
1932	0,106.6	0,250.4
1933	0,102.0	0,252.2
1934	0,101.2	0,251.2
1935	0,100.6	0,244.8
1936	0,101.2	0,278.8

A média do consumo de combustiveis, dos annos de 1921 a 1935, foi de 0,123.1 kilos por tonelada-kilometrica bruta e de 0,294.6 kilos por tonelada-kilometrica liquida.

Houve, portanto, em 1936, uma economia de 0,021.6 kilos ou de 17,78% por tonelada-kilometrica bruta e de 0,015.8 kilos ou de 5,36% por tonelada-kilometrica liquida sobre o consumo médio dos ultimos 15 annos.

Esses resultados bem demonstram os beneficios da racionalização dos serviços da Viação Ferrea, assim como das medidas de economia postas em pratica.

O consumo por tonelada-kilometrica liquida em 1936 apparece superior aos consumos de 1929 a 1935 devido ao facto de se ter tomado como divisor o numero de toneladas-kilometricas-passageiro 70 kilos, quando nos annos anteriores era tomado para divisor o numero de toneladas-kilometricas-passageiro 500 kilos. Eis ahi a causa em virtude da qual apparece o consumo de combustivel por tonelada-kilometrica liquida em 1936 superior ao apresentado em 1935.

O consumo de materiaes e combustiveis em 1936 comparado com o do anno anterior, foi o seguinte:

DESIGNAÇÃO	Em 1936	Em 1935	Differença em 1936
Materiaes diversos...	6.493:174$583	6.027:941$482	+ 465:233$101
Combustiveis	17.709:673$417	17.026:433$648	+ 683:239$769
Total.....	24.202:848$000	23.054:375$130	+ 1.148:472$870

A verba combustiveis comprehende as seguintes parcellas:

DESIGNAÇÃO	Em 1936	Em 1935
Combustiveis para trens remunerados	16.646:891$060	15.987:895$980
Combustiveis para Officinas, Depositos e postos de visita.....	817:865$487	804:669$846
Combustiveis para installações hydraulicas	244:916$870	233:867$822
Total.....	17.709:673$417	17.026:433$648

Com o abastecimento de combustiveis aos tenderes gastou-se na 3.ª Divisão, com o pessoal, em 1936, a importancia de 403:459$100.

Essa despesa, que corresponde ao serviço dos trens remunerados, está incluida na verba de Pessoal já indicada.

Em 1935 foi debitada á 3.ª Divisão, para esse serviço, a importancia de 319:132$500.

Comparando-se a despesa total da 3.ª Divisão em 1936 com a de 1934, constata-se, em 1936, um accrescimo de .... 6.428:488$520, conforme exposição a seguir:

Na despesa de pessoal verificou-se:

Pessoal	1936.....	12.942:729$500
	1934.....	10.236:686$500
Differença para mais em 1936.....		2.706:043$000

Na despesa com o material nos annos de 1936 e 1934 constatou-se:

DESIGNAÇÃO	Em 1936	Em 1934	Differença em 1936
Materiaes diversos...	6.493:174$583	5.147:634$335	+ 1.345:540$248
Combustiveis	17.709:673$417	15.332:768$145	+ 2.376:905$272
Total.....	24.202:848$000	20.480:402$480	+ 3.722:445$520

Segue-se que o augmento total de despesa, de 1936 sobre 1934, foi de 3.722:445$520 = (1.345:540$248 + 2.376:905$272).

Resumindo e fazendo as mesmas comparações com as despesas de 1933, 1934 e 1935, temos:

DESIGNAÇÃO	DIFFERENÇA EM		
	1936 sobre 1935	1936 sobre 1934	1936 sobre 1933
Pessoal	+ 2.206:143$900	+ 2.706:043$000	+ 3.036:699$300
Materiaes diversos...	+ 465:233$101	+ 1.345:540$248	+ 1.199:873$672
Combustiveis	+ 683:239$769	+ 2.376:905$272	+ 4.044:328$278
Total.....	+ 3.354:616$770	+ 6.428:488$520	+ 8.280:901$250

Despesa com os combustiveis consumidos em todas as Divisões da Viação Ferrea e coefficiente em relação:

á receita da Viação Ferrea:

DESIGNAÇÃO	Anno de 1936	Anno de 1935
Despesas com os combustiveis.....	19.966:633$507	19.166:618$951
Receita da Viação Ferrea.....	87.346:553$400	80.190:190$220
Coefficiente	22,85 %	23,90 %

á despesa total da Viação Ferrea:

Despesas com os combustiveis.....	19.966:633$507	19.166:618$951
Despesa total da Viação Ferrea.....	75.144:848$070	66.127:606$300
Coefficiente	26,57 %	28,98 %

Comparando-se a verba Combustiveis da 3.ª Divisão nos trens remunerados, inclusive a importancia gasta com o pessoal para o abastecimento dos tenderes, verifica-se a seguir o coefficiente em relação á despesa total da referida Divisão:

Despesas com os combustiveis nos trens remunerados	17.042:729$260	16.305:700$380
Despesa da 3.ª Divisão.....	37.145:577$500	33.790:960$730
Coefficiente	45,88 %	48,25 %

Despesa com os combustiveis consumidos em todos os trens, remunerados ou não, e coefficiente em relação:

á receita da Viação Ferrea:

DESIGNAÇÃO	Anno de 1936	Anno de 1935
Despesas com os combustiveis.....	18.556:924$676	17.837:394$371
Receita da Viação Ferrea.....	87.346:553$400	80.190:190$220
Coefficiente	21,24 %	22,24 %

á despesa total da Viação Ferrea:

DESIGNAÇÃO	Anno de 1936	Anno de 1935
Despesas com os combustiveis.....	18.556:924$676	17.837:394$371
Despesa total da Viação Ferrea.....	75.144:848$070	66.127:606$300
Coefficiente	24,69 %	26,97 %

á despesa da 3.ª Divisão:

DESIGNAÇÃO	Anno de 1936	Anno de 1935
Despesas com os combustiveis.....	18.556:924$676	17.837:394$371
Despesa da 3.ª Divisão.....	37.145:577$500	33.790:960$730
Coefficiente	49,95 %	52,78 %

LOCOMOTIVAS

Existencia:

Em 31 de Dezembro de 1936 existiam 294 locomotivas, assim relacionadas, por typo:

Double-Ender	19
American	16
Mogul	77
Consolidation	51
Ten-Wheel	27
Mikado	35
Mallet (Compound)	17
Mallet (Simplex)	12
Pacific	5
Mountain	25
Garratt	10
	294

Nesse total não está incluida a locomotiva typo Consolidation 41 P. R. G., pertencente ao Porto e Barra do Rio Grande e cedida ha alguns annos á Viação Ferrea, bem como as locomotivas 51 C. O. P. e 52 C. O. P., typo Double-Ender, pertencentes á Commissão de Obras do Porto de Porto Alegre, das quaes a primeira está em serviço no Deposito do Riacho, para os trabalhos de construcção da linha de Villa Nova ao Matadouro Modelo e a segunda em serviço no trem de lastro do ramal de Severino Ribeiro a Quarahy.

A existencia de locomotivas em 31 de Dezembro de 1935 era de 295.

A differença de 1 unidade a menos é proveniente da exclusão da locomotiva Double-Ender n.º 12 B. G. S., cuja baixa foi autorizada pelo Ministerio da Viação e Obras Publicas.

Situação:

A situação geral das locomotivas, em 31 de Dezembro de 1936, era a seguinte:

Em serviço:

Em bom estado	149	
Em regular estado	77	
Em mau estado	26	252

Immobilizadas:

Nos depositos:

Em bom estado	1	
Em reparação intermediaria	6	7

Nas officinas:

Em reparação	25	
Aguardando reparação	8	
Aguardando baixa	2	35
		294

As 252 locomotivas em serviço, em 31 de Dezembro de 1936, estavam assim distribuidas:

em trens de passageiros	44	
em trens mixtos	9	
em trens de carga	104	
em trens de lastro	36	
em trens de lenha	12	
em trens de carvão	3	
em manobra	31	
em reserva	9	
alugadas	4	
		252

A sua distribuição pelos Depositos era a seguinte:

1.ª Secção:

Deposito de Director Augusto Pestana	32	
Deposito de Montenegro	17	
Deposito de Taquara	6	55

2.ª Secção:

Deposito de Santa Maria	43	
Deposito de Couto	19	62

3.ª Secção:

Deposito de Cacequy	28	
Deposito de Uruguayana	9	
Deposito de Sant'Anna	4	
Deposito de Alegrete	8	49

4.ª Secção:

Deposito de Bagé	19	
Deposito de Eng.º Ivo Ribeiro	15	
Deposito de Rio Grande	11	
Deposito de Pelotas	3	48

5.ª Secção:

Deposito de Passo Fundo	20	
Deposito de Cruz Alta	17	
Deposito de Marcellino Ramos	1	38
		252

O numero de locomotivas em serviço, em comparação com os annos anteriores, era o seguinte:

1920	150
1921	171
1922	197
1923	199
1924	193
1925	231
1926	230
1927	238
1928	236
1929	241
1930	236
1931	219
1932	221
1933	240
1934	258
1935	260
1936	252

Melhoramentos introduzidos nas locomotivas

Dentre os melhoramentos introduzidos nas locomotivas, destacam-se os seguintes:

Locomotivas Mallet Henschel ns. 622 e 623 e locomotiva Mikado Henschel n.º 525

O truck trazeiro foi modificado para o typo americano, série 501 a 520, como já se procedeu na locomotiva n.º 630.

Foi, ainda, substituida a porta da fornalha por outra do typo Franklim, o que veiu sobremodo melhorar o abastecimento de carvão a pá. Essas modificações, feitas pelas Officinas de Rio Grande, serão introduzidas nas outras locomotivas dessa série, visto que deram bons resultados durante o periodo de observação a que foram submettidas.

Locomotiva Mikado n.º 510

Foi alterado o cinzeiro com o fim de dar melhor expedição das cinzas pelas portas lateraes.

Essa modificação, que foi introduzida pelas Officinas de Rio Grande, será adoptada nas demais locomotivas do mesmo typo e série.

Locomotiva Mountain n.º 803

Nesta locomotiva foram introduzidas, pelas Officinas de Rio Grande, em 1936, as mesmas modificações effectuadas no anno anterior nas locomotivas do mesmo typo de numeros 802 e 816 e que, em resumo, são as seguintes:

Substituição das rodas primitivas do truck dearteiro, com bandagens n.º 1, de 630 millimetros de diametro, por outros com bandagens n.º 6, de 735 millimetros de diametro.

Elevação da pressão de regime de 180 para 200 libras por pollegada quadrada.

Augmento de capacidade do tender, de 10 para 17^{m3},780 de agua e de 8 para 10 toneladas de carvão.

Locomotiva Consolidation n.º 326

Substituição dos cylindros, movimento de distribuição, parallelos, cruzetas, bracerias, puchavantes e pinos de rodas primitivos pelos typos usados nas locomotivas ns. 301, 304, 305, 307 e 329.

Alteração dos estrados e collocação de caixas e ralos para agua, typo das locomotivas ns. 601 a 617. Essas modificações foram feitas pelas Officinas de Santa Maria.

Locomotiva Ten-Wheel n.º 405

Soffreu essa locomotiva alteração nos cylindros e grelhas.

Collocação de caixas e ralos para agua, typo igual ao das locomotivas ns. 601 a 617.

Essas alterações foram effectuadas pelas Officinas de Santa Maria.

Locomotiva Ten-Wheel n.º 453

A locomotiva n.º 453 foi completamente remodelada em 1936, pelas Officinas de Santa Maria. Nessa locomotiva foram introduzidos diversos melhoramentos, dentre os quaes se destacam os seguintes:

Substituição dos cylindros primitivos de 16″ × 20″ por cylindros de 18″ × 20″.

Augmento dos diametros dos pinos das rodas motrizes e dos estropos dos puchavantes e braços de conjugação.

Modificação do movimento e distribuição da locomotiva.

Taes melhoramentos, que já foram introduzidos nas locomotivas 451, em 1932, e 452 em 1935, são de molde a augmentar a sua capacidade de reboque de cerca de 35%.

Engates Alliance n.º 2 e caixas Simplex

Durante o anno de 1936, foram installados, pelas Officinas de Santa Maria e Rio Grande, em locomotivas e tenderes, 24 engates Alliance n.º 2 e respectivas caixas "Simplex".

A collocação desses engates foi feita em substituição a engates communs e automaticos em máu estado e continuará ainda a se effectuar no decorrer do anno de 1937.

Percurso de locomotivas

O percurso total das locomotivas, durante o anno de 1936, foi de 11.109.355,6 kilometros, tendo havido, portanto, um decrescimo de 178.122,3 kilometros sobre o percurso do anno anterior, que foi de 11.287.477,9 kilometros. No percurso acima está incluido o percurso effectuado pelas locomotivas Garratt, que attingiu em 1936 a 455.326,5 kilometros, ou sejam menos 70.681,2 kilometros do que no anno anterior.

16 annos

s

29	1930	193
k	k	
132,9	1.807.051,2	1.827.9
736,1	180.460,4	19.1
991,4	320.910,4	320.8
716,4	2.948.007,2	2.843.4
962,7	168.536,4	132.8
910,5	88.014,0	75.7
621,7	379.262,6	423.2
187,5	293.224,6	275.3
230,7	18.720,9	9.9
967,4	175.344,6	173.3
151,7	225.079,2	180.7
865,9	3.184.060,3	3.174.7
800,5	481.278,1	432.9
275,4	10.269.949,9	9.890.9

Percurso das locomotivas por especie de trens, nos ultimos 16 annos

TRENS	ANNOS															
	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936
	k	k	k	k	k	k	k	k	k	k	k	k	k	k	k	k
Passageiros	1.598.862,8	1.634.006,0	1.636.990,7	1.632.929,2	1.708.009,2	2.003.723,4	1.787.897,8	1.824.973,7	1.825.132,3	1.807.051,2	1.827.941,3	1.871.698,0	1.941.710,5	1.964.117,1	2.059.159,8	2.059.238,2
Especies de passageiros	2.476,0	61.377,4	282.213,1	198.561,1	172.718,1	93.557,3	43.777,8	15.349,9	23.736,1	189.460,4	19.187,7	218.134,4	43.162,1	75.782,3	49.578,3	21.640,1
Mixtos	249.496,9	278.693,4	303.054,9	334.875,2	337.019,1	253.185,0	326.724,0	283.022,6	312.991,4	320.910,1	320.894,8	355.728,6	388.584,2	443.033,4	372.297,4	358.884,7
Cargas	2.222.755,0	2.580.877,5	2.711.864,0	2.735.632,6	3.058.919,8	2.875.306,9	2.839.340,2	3.052.262,6	3.601.716,4	2.948.007,2	2.843.474,0	2.502.604,4	3.026.020,8	3.156.557,5	3.542.252,6	3.555.491,6
Animaes	132.746,5	139.103,3	149.933,1	236.049,9	178.326,4	95.293,4	72.166,1	160.972,8	115.962,7	168.536,4	132.866,2	83.672,6	110.381,0	112.050,8	184.229,5	194.213,8
Inspecção	70.425,1	114.227,0	78.276,5	103.904,1	100.360,4	104.455,3	66.251,7	78.388,6	81.910,5	88.011,0	75.715,7	73.336,8	63.732,9	77.299,3	80.169,4	73.390,5
Lastro	293.242,8	440.181,0	424.097,0	392.845,4	336.654,4	331.719,7	390.565,7	464.072,0	418.621,7	379.262,6	423.227,3	486.871,8	313.689,6	343.404,2	356.276,2	345.958,1
Transporte de lenha	219.846,1	228.810,6	300.385,2	301.254,3	295.274,4	238.654,4	317.923,5	268.051,6	275.187,5	293.221,6	275.356,8	213.811,5	188.902,5	203.377,4	262.016,8	280.885,6
Soccorro	11.990,6	22.878,0	23.098,4	25.138,7	33.985,9	34.531,2	21.406,2	31.002,8	22.230,7	18.720,9	9.981,0	20.602,7	14.522,7	14.092,9	13.211,0	10.633,3
Dupla tracção	17.281,8	29.473,1	40.572,2	65.555,7	103.810,6	73.285,4	158.000,2	137.991,7	126.967,4	175.344,6	173.873,5	111.468,6	176.974,6	232.891,5	232.735,3	205.872,2
Escoteiras	160.884,1	197.836,0	159.913,1	180.224,2	200.597,3	177.178,5	201.118,0	235.677,8	227.151,7	225.079,2	180.720,1	186.227,3	159.421,6	194.200,5	225.535,6	218.113,7
Manobras	1.052.188,5	1.409.019,9	1.702.397,9	1.805.198,6	2.067.494,9	2.230.020,4	2.406.957,0	2.625.893,7	2.976.865,9	3.184.060,3	3.174.781,1	3.072.281,6	3.281.146,5	3.311.834,1	3.419.779,0	3.280.737,9
Sob pressão	266.365,0	419.026,7	437.469,6	474.104,3	502.728,4	470.624,1	481.091,5	529.319,5	550.800,5	481.278,1	432.905,4	452.980,9	451.362,4	448.288,7	499.937,1	501.355,9
Totaes	6.298.561,2	7.555.510,2	8.250.265,7	8.486.273,3	9.096.898,9	8.982.535,0	9.113.219,7	9.736.979,3	10.562.275,4	10.269.949,9	9.890.925,2	9.683.408,9	10.159.911,4	10.876.929,7	11.287.477,9	11.109.355,6

185 a 192

Percurso médio das locomotivas

O percurso médio das locomotivas, em comparação com o anno anterior, foi o seguinte:

DESIGNAÇÃO	1936	1935
Numero médio mensal de locomotivas em serviço, exceptuando-se as locomotivas immobilizadas	259	257
Percurso que effectuaram.....	11.109.355,6	11.287.477,9
Percurso médio mensal.....	925.779,6	940.623,1
Percurso médio annual de uma locomotiva	42.893,3	43.920,1
Percurso médio mensal de uma locomotiva	3.574,4	3.660,0
Percurso médio diario de uma locomotiva	119,1	122,0

Locomotivas que, no anno de 1936, completaram mais de 50.000 kilometros de percurso, a contar da ultima reparação

Numero da locomotiva	Kilometros	Numero da locomotiva	Kilometros	Numero da locomotiva	Kilometros	Numero da locomotiva	Kilometros	Numero da locomotiva	Kilometros	Numero da locomotiva	Kilometros
1	73.670,6	159	62.992,2	252	74.417,5	403	70.765,3	524	92.718,4	702	154.121,8
2	81.445,5	161	80.730,5	301	84.233,8	404	119.632,0	525	81.653,0	703	229.416,9
7	86.319,1	162	70.427,3	302	70.665,5	405	92.082,5	526	130.214,8	704	99.270,5
23	51.836,9	171	64.907,2	303	122.584,7	406	53.524,0	527	68.795,6	711	112.134,3
25	77.648,0	173	126.253,1	305	86.510,8	407	88.963,0	528	121.537,5	801	115.698,1
31	99.946,4	181	154.656,1	306	85.234,4	408	97.776,1	529	123.036,9	802	57.646,6
32	74.659,4	182	54.515,3	307	55.925,0	409	94.609,8	530	137.937,9	803	161.037,1
41	140.759,4	183	63.766,4	308	69.579,8	410	54.291,3	531	90.812,9	804	161.820,1
43	77.594,2	184	54.293,1	311	119.683,6	411	61.886,7	532	97.272,4	805	71.675,7
46	88.968,9	191	121.186,9	312	75.782,8	412	81.576,3	533	63.753,9	806	64.657,6
47	86.912,5	201	94.297,7	313	116.959,5	413	70.571,8	534	121.612,2	807	70.754,6
62	108.418,1	202	104.273,1	314	58.966,5	415	103.578,6	551	165.069,3	808	155.428,0
65	140.593,5	212	109.905,7	316	77.778,2	416	96.246,7	601	108.500,6	809	154.429,3
66	67.067,2	213	73.258,4	317	55.001,1	421	74.585,7	602	152.419,2	810	101.254,3
81	63.374,8	214	60.891,7	322	69.807,2	423	73.203,3	603	60.435,6	811	114.251,3
82	121.176,4	215	99.945,8	323	59.881,6	451	153.753,6	604	64.483,4	812	52.190,8
84	102.104,7	216	52.145,2	324	97.433,4	453	75.992,2	605	141.368,2	813	150.806,6
86	56.221,1	217	55.894,2	326	99.587,1	481	135.146,6	606	78.402,0	814	131.040,8
88	71.884,0	220	96.884,5	327	63.490,5	482	134.136,9	607	114.727,2	815	139.987,9
89	75.542,6	221	53.760,9	329	89.143,5	483	85.879,3	608	131.271,8	816	82.001,7
101	51.503,3	222	54.110,9	331	88.832,9	484	94.866,7	610	114.895,7	817	107.264,1
111	277.614,1	224	78.643,6	333	75.340,7	501	74.021,3	611	54.318,7	818	123.650,8
113	88.980,9	225	59.925,8	341	69.568,0	502	181.673,1	612	126.611,9	819	63.543,0
115	57.396,1	226	146.454,4	371	61.154,7	503	50.657,9	613	76.153,0	820	104.457,0
116	79.196,5	231	76.347,6	372	57.774,2	504	120.860,2	614	136.070,0	821	107.125,4
124	52.658,6	232	74.818,8	373	70.271,0	505	82.721,1	615	117.530,8	822	161.699,0
126	101.613,5	234	146.271,0	374	125.332,4	506	66.709,4	616	83.152,4	823	68.538,4
127	141.631,3	235	100.385,8	382	55.430,2	507	57.433,9	617	131.049,8	824	109.241,9
129	125.742,5	237	114.509,4	383	126.236,6	509	105.106,1	621	76.959,4	825	123.062,3
130	65.078,1	238	55.855,7	384	77.701,6	511	153.937,4	623	91.156,4	901	138.966,5
143	113.890,1	239	84.317,3	385	115.795,6	512	121.542,4	624	99.571,1	902	77.667,3
144	110.615,6	240	84.817,5	386	52.107,0	513	126.500,0	625	75.158,8	903	99.269,4
145	81.925,7	241	105.350,6	387	149.298,6	516	258.572,3	626	86.582,8	905	115.193,2
148	112.185,4	242	122.818,2	388	50.762,0	517	156.192,2	627	69.976,6	906	114.368,8
151	110.102,3	245	102.784,5	391	88.514,7	518	100.373,6	628	120.244,4	907	138.715,7
152	56.300,7	246	60.861,6	392	94.288,6	519	124.842,8	629	54.724,7	908	109.562,2
155	147.872,0	247	51.975,6	393	54.999,3	520	81.179,2	632	82.157,5	909	67.403,1
156	91.528,3	249	88.520,5	401	50.466,4	522	116.737,4	701	188.113,5	910	122.834,9
157	56.641,1	251	92.104,5	402	68.622,9	523	145.289,3				

Reparação de locomotivas

Durante o anno de 1936 foram reparadas 135 locomotivas, sendo:

OFFICINAS	Quantidade	Despesa	Custo médio
Santa Maria	71	2.167:701$920	30:531$012
Rio Grande	64	2.016:074$800	31:501$168
Total.....	135	4.183:776$720	30:990$938

O comparativo das despesas de reparação de locomotivas, nos ultimos 5 annos, é o seguinte:

ANNOS	Importancia	Média	Quantidade	Média mensal
1932	3.597:996$550	28:109$348	128	10,66
1933	3.459:961$890	28:129$711	123	10,25
1934	3.683:487$900	32:030$329	115	9,58
1935	3.769:417$300	31:152$209	121	10,08
1936	4.183:776$720	30:990$938	135	11,25
Total	18.694:640$360	150:412$535	622	51,82
Média annual..	3.738:928$072	30:082$507	124,4	10,36

A percentagem de locomotivas reparadas pelas Officinas, sobre o numero de unidades existentes, nos ultimos 5 annos, é a seguinte:

ANNOS	Existencia aproveitavel	Reparadas durante o anno	Percentagem das locomotivas reparadas sobre o total	Reparadas durante o mez (média)	EM SERVIÇO	
					Em máu estado	Percentagem em máu estado
1932.....	283	128	45,22	10,66	9	3,18
1933.....	297	123	41,41	10,25	21	7,07
1934.....	297	115	38,68	9,58	37	12,45
1935.....	295	121	41,02	10,08	31	10,51
1936.....	294	135	45,91	11,25	26	8,84

Conservação de locomotivas

A despesa com a conservação de locomotivas no anno de 1936 foi de 2.415:946$500, contra 2.108:315$500 no anno anterior, ou sejam mais 307:631$000.

As avarias de locomotivas, occorridas nos ultimos 5 annos, são representadas pelos seguintes numeros:

368 em 1932, equivalente a uma média mensal de 30,66 avarias
318 em 1933, equivalente a uma média mensal de 26,50 avarias
348 em 1934, equivalente a uma média mensal de 29,00 avarias
535 em 1935, equivalente a uma média mensal de 44,58 avarias
637 em 1936, equivalente a uma média mensal de 53,08 avarias

Acquisição e incorporação de locomotivas

Durante o anno de 1936 não foram adquiridas nem incorporadas locomotivas pela Viação Ferrea.

Baixa de locomotivas

Durante o anno de 1936 deu baixa do inventario a locomotiva typo Double-Ender n.º 12 B. G. S.

Percurso das locomotivas e vehiculos

O quadro que segue é um comparativo do percurso de locomotivas e vehiculos em cada mez e os totaes dos ultimos 5 annos:

MEZES	Locomotivas	Vehiculos	R. $\frac{\text{Percurso-vehiculos}}{\text{Percurs -locomotivas}}$
Janeiro	1.019.280,3	5.633.335	5,526
Fevereiro	921.835,4	4.994.792	5,418
Março	951.433,3	5.341.252	5,613
Abril	904.907,9	5.181.029	5,725
Maio	898.001,3	5.201.638	5,792
Junho	881.798,6	5.060.315	5,738
Julho	945.287,1	5.306.380	5,613
Agosto	934.030,9	5.266.847	5,638
Setembro	925.235,5	5.345.778	5,777
Outubro	859.777,6	4.456.526	5,183
Novembro	892.577,5	5.165.552	5,787
Dezembro	975.190,2	5.608.747	5,751
Totaes em 1936	11.109.355,6	62.562.191	5,631
Totaes em 1935	11.287.477,9	64.111.863	5,679
Totaes em 1934	10.876.929,7	60.479.662	5,560
Totaes em 1933	10.159.911,4	56.114.320	5,523
Totaes em 1932	9.683.408,9	52.924.418	5,465

CARROS

Existencia:

Em 31 de Dezembro de 1936 existiam 305 carros, discriminados da seguinte maneira:

Carros para o serviço do publico:

1.ª classe	85	
1.ª classe com buffet	19	104
2.ª classe		69
Mixto (1.ª e 2.ª classe)	1	
Mixto (2.ª classe e bagagem)	1	2
Correio	4	
Correio-bagagem	54	58
Auxiliar de correio		2
Dormitorios		16
Restaurantes		12
Reservados		2
Transporte de doentes e cadaveres		1
		266

Carros para o serviço interno da Viação Ferrea:

Reservados	2	
Administração	8	
Inspecção	22	
Auxiliares de inspecção da Directoria	2	
Pagadores	5	39
Total geral		305

Situação:

Dos 305 carros existentes em 31 de Dezembro de 1936, estavam á disposição do Trafego 288 e achavam-se immobilizados 17, assim discriminados:

No serviço de passageiros:

Em bom estado	237	
Em regular estado	6	
Em máu estado	9	252

No serviço da Viação Ferrea:

Em bom estado	34	
Em regular estado	2	
Em máu estado	—	36

Resumo geral em trafego:

Em bom estado	271	
Em regular estado	8	
Em máu estado	9	288

Immobilizados:

Em reparação	16	
Aguardando reparação	—	
Retirados do serviço	—	
Aguardando exclusão do inventario, já solicitada	1	17
Total geral		305

DESIGN	1935		1936	
	umero carros	Percen-tagem	Numero de carros	Percen-tagem
a) Em bom estado.....	226	73,62	271	89,14
b) Em regular estado.....	46	14,98	8	2,63
c) Em máu estado.....	16	5,21	9	2,97
1) Total em trafeg	288	93,81	288	94,74
d) Em reparação	14	4,56	16	5,26
e) Em montagem	—	—	—	—
f) Aguardando reparação	5	1,63	—	—
g) Aguardando montagem	—	—	—	—
2) Total dos retira	19	6,19	16	5,26
No serviço da Viaçã	307	100,00	304	100,00
h) Aguardando reconstrucçã	1	0,32	—	—
i) Aguardando baixa solic	1	0,32	1	0,33
j) Aguardando baixa a sol	—	—	—	—
k) Imprestaveis	—	—	—	—
3) Total dos immob	2	0,64	1	0,33
Total geral (1 + 2 +	309	—	305	—

205 a 210

Resumo da situação dos carros em 31 de Dezembro de 1932 a 1936

DESIGNAÇÃO	1932		1933		1934		1935		1936	
	Numero de carros	Percentagem	Numero de carros	Percentagem	Numero de carros	Percentagem	Numero de carros	Percentagem	Numero de carros	Percentagem
a) Em bom estado	238	80,95	228	75,25	238	78,55	226	73,62	271	89,14
b) Em regular estado	23	7,80	30	9,90	33	10,89	46	14,98	8	2,63
c) Em máu estado	14	4,78	21	6,93	10	3,30	16	5,21	9	2,97
1) Total em trafego (a + b + c)	275	93,53	279	92,08	281	92,74	288	93,81	288	94,74
d) Em reparação	19	6,47	24	7,92	21	6,93	14	4,56	16	5,26
e) Em montagem	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
f) Aguardando reparação	—	—	—	—	1	0,33	5	1,63	—	—
g) Aguardando montagem	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2) Total dos retirados (d + e + f + g)	19	6,47	24	7,92	22	7,26	19	6,19	16	5,26
No serviço da Viação Ferrea (1 + 2)	294	100,00	303	100,00	303	100,00	307	100,00	304	100,00
h) Aguardando reconstrucção	—	—	—	—	—	—	1	0,32	—	—
i) Aguardando baixa solicitada	5	1,67	—	—	1	0,33	1	0,32	1	0,33
j) Aguardando baixa a solicitar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
k) Imprestaveis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3) Total dos immobilizados	5	1,67	—	—	1	0,33	2	0,64	1	0,33
Total geral (1 + 2 + 3)	299	—	303	—	304	—	309	—	305	—

Reparações de carros

Durante o anno de 1936 deram sahida das Officinas 166 carros, sendo 77 de pequenas e médias reparações, 78 de grandes reparações e 11 reconstruidos. A despesa com a reparação e reconstrucção desses vehiculos e o custo médio unitario foi o seguinte:

DESIGNAÇÃO	Officinas	Despesas	Quantidade	Média mensal	Custo médio
Pequenas e médias reparações	Rio Grande....	130:911$700	23	1,91	5:691$813
	Kilometro Tres	370:977$200	54	4,50	6:869$948
	Total	501:888$900	77	6,41	6:518$037
Grandes reparações..	Rio Grande....	472:014$000	34	2,83	13:882$764
	Kilometro Tres	594:637$400	44	3,67	13:514$486
	Total	1.066:651$400	78	6,50	13:675$017
Reconstrucções	Rio Grande....	110:033$600	4	0,33	27:508$400
	Kilometro Tres	166:738$700	7	0,58	23:819$814
	Total	276:772$300	11	0,91	25:161$118
Total por Officinas..	Rio Grande....	712:959$300	61	5,08	11:687$857
	Kilometro Tres	1.132:353$300	105	8,75	10:784$317
	Total geral....	1.845:312$600	166	13,83	11:116$340

O comparativo dessa despesa, nos ultimos 5 annos, consta no quadro a seguir:

ANNOS	Despesa	Quantidade	Média mensal	Custo médio
1932	1.620:961$770	129	10,75	12:561$598
1933	1.392:474$300	113	9,41	12:322$781
1934	1.778:131$500	105	8,75	16:934$585
1935	1.961:252$840	156	13,00	12:572$133
1936	1.845:312$600	166	13,83	11:116$340
Total	8.598:133$010	669	—	—
Média annual..	1.719:626$602	133,8	11,1	12:852$216

Na importancia acima de 1.845:312$600 não está incluida a importancia de 80:879$700, correspondente á reconstrucção do carro n.º 326, de 2.ª classe, e que foi debitada á conta "Fundo de Melhoramentos".

Conservação de carros

A despesa com a conservação de carros, no anno de 1936, attingiu á somma de 692:122$900 contra 636:007$980 em 1935, ou sejam mais 56:114$920.

Transformações

Durante o anno de 1936 foram transformados os dois carros seguintes:

N.º anterior	Classe anterior	N.º actual	Classe actual
493	Carro de 1.ª classe..	493	Dormitorio de trem de lenha
1714	Transporte de cadaveres	1714	Vagão fechado

Carros-motores construidos nas Officinas de Santa Maria. Linhas aero-dynamicas; lotação, 32 passageiros; velocidade maxima: 100 kilometros por hora.

Baixa do inventario

Durante o anno de 1936, deram baixa do inventario os carros de 1.ª classe ns. 464 e 467; aguardava baixa o carro de 1.ª classe n.º 471.

Vestibulos e folles de intercommunicação

No decorrer do anno de 1936 não se procedeu a adaptação de folles de intercommunicação em carros de passageiros.

A situação dos carros dotados de vestibulos e folles de intercommunicação era, assim, a mesma do anno anterior, ou seja:

ESPECIE DOS CARROS	Dotados pela Viação Ferrea	Adquiridos com vestibulos e folles	Total
1.ª classe	12	24	36
1.ª classe com buffet	3	15	18
2.ª classe	26	3	29
Dormitorios	11	5	16
Restaurantes	8	4	12
Correio-bagagem	23	6	29
Total	83	57	140

Carros motores

Conforme constou no ultimo relatorio, foram adquiridos da Companhia Carris Porto Alegrense 6 auto-omnibus da marca White, para serem empregados no trafego sobre trilhos, depois de convenientemente adaptados.

O primeiro desses auto-omnibus foi adquirido em 1933 e posto em serviço em 1934; dos cinco outros restantes adquiridos em 1934, dois foram adapatados e postos em trafego nesse mesmo anno e tres em 1935.

Em vista dos bons resultados conseguidos com o trafego desses carros motores nas linhas da Viação Ferrea foram adquiridos da mesma Companhia, em 1935, mais 8 auto-omni-

bus, 3 de marca White e 5 de marca Studebaker, para os serviços da Viação Ferrea.

Desses 8 auto-omnibus ficou terminada em 1935 a adaptação de um, que tomou o n.º 77 (Farrapo).

Tendo sido suspenso o trafego na Estrada de Ferro do Riacho, em março de 1936, a Viação Ferrea resolveu empregar os carros-motores no transporte de passageiros entre Pelotas e Rio Grande, Porto Alegre e Caxias e Porto Alegre e Cannela, durante a epocha de veraneio.

Em 1936 foram transformados tambem pelas Officinas de Santa Maria, 4 auto-omnibus em carros-motores e que tomaram os numeros 78, 79, 81 e 82.

Os carros-motores 77, 78, 79, 81 e 82 têm linhas aerodynamicas, sendo todos dotados de gabinete sanitarios, lavatorios e espelhos.

Em 31 de Dezembro de 1936 encontravam-se, nas Officinas de Santa Maria, em construcção, os carros-motores ns. 83, 84 e 85, o primeiro delles quasi concluido e deveria sahir nos primeiros dias de Janeiro de 1937.

Além desses carros-motores em construcção, estava tambem em estudo a construcção de mais carros-motores de dois e tres corpos, com accommodações para 1.ª e 2.ª classe e com compartimentos para bagagem.

Durante o anno de 1936 os carros-motores percorreram 394.233,6 kilometros nas linhas da Viação Ferrea.

Consumo de gasolina e lubrificantes

Em 1936 foram consumidos 112.719 litros de gasolina na importancia de 109:680$100, e 2.251,0 litros de oleo na importancia de 6:270$000.

O quadro seguintes detalha o consumo e valor da gasolina e lubrificantes:

MEZES	Percurso	GASOLINA		LUBRIFICANTES	
		Consumo	Importancia	Consumo	Importancia
	km	L		L	
Janeiro	39.576,8	13.481,0	13:251$800	162,0	473$000
Fevereiro	31.716,4	10.954,0	10:220$100	145,5	438$000
Março	32.081,2	11.285,0	10:901$300	102,5	299$300
Abril	10.212,6	2.526,0	2:495$700	150,5	391$300
Maio	18.438,0	4.522,0	4:467$700	118,5	315$200
Junho	35.155,4	8.952,0	8:522$300	204,0	544$700
Julho	35.163,3	9.442,0	9:281$500	221,5	598$100
Agosto	37.178,1	9.799,0	9:848$000	243,0	661$000
Setembro	37.694,8	9.558,0	9:605$800	210,0	571$200
Outubro	35.373,1	9.627,0	9:569$200	242,5	683$800
Novembro	38.943,8	10.705,0	10:705$000	226,0	631$400
Dezembro	42.700,1	11.868,0	10:811$700	231,0	663$000
Total	394.233,6	112.719,0	109:680$100	2.251,0	6:270$000
Média mensal	32.852,8	9.393,2	9:140$000	187,5	522$500

Custo de reparação

Em 1936 a despesa com a reparação dos carros-motores montou a 64:253$500, sendo 33:515$200 com pessoal e ... 30:738$300 com materiaes.

Situação

Em 1936 existiam em trafego 17 carros-motores, assim discriminados:

Em bom estado	11
Em regular estado	2
Em máu estado	2
Em reparação	2
	17

VAGÕES

Existencia:

Em 31 de Dezembro de 1936 existiam 3.062 vagões, cuja discriminação segue abaixo, em comparação com o anno anterior:

Vagões para o serviço do publico e para o serviço interno da Viação Ferrea:

	1936		1935	
Plataformas de 5 toneladas e 2 eixos	37		38	
Plataformas de 10 toneladas e 2 eixos	13		13	
Plataformas de 8 toneladas e 4 eixos	12		13	
Plataformas de 10 toneladas e 4 eixos	101		101	
Plataformas de 13 toneladas e 4 eixos	200		204	
Plataformas de 14 toneladas e 4 eixos	6		6	
Plataformas de 16 toneladas e 4 eixos	172		177	
Plataformas de 20 toneladas e 4 eixos	21		22	
Plataformas de 24 toneladas e 4 eixos	170		226	
Plataformas de 25 toneladas e 4 eixos	38		39	
Plataformas de 28 toneladas e 4 eixos	418	1188	418	1257
Frigorificos de 13 toneladas e 4 eixos	4		0	

Fechados de 10 toneladas e 4 eixos..	55		55	
Fechados de 12 toneladas e 4 eixos..	57		57	
Fechados de 13 toneladas e 4 eixos..	50		49	
Fechados de 16 toneladas e 4 eixos..	124		122	
Fechados de 20 toneladas e 4 eixos..	51		51	
Fechados de 24 toneladas e 4 eixos..	617		463	
Fechados de 28 toneladas e 4 eixos..	403	1361	399	1196
Gradeados de 10 toneladas e 4 eixos..	1		1	
Gradeados de 13 toneladas e 4 eixos..	12		12	
Gradeados de 16 toneladas e 4 eixos..	13		14	
Gradeados de 20 toneladas e 4 eixos..	8		8	
Gradeados de 24 toneladas e 4 eixos..	60		60	
Gradeados de 28 toneladas e 4 eixos..	202	296	205	300
Total.....		2845		2753

Vagões especiaes para o serviço interno da Viação Ferrea

	1936		1935	
Gondolas com descarga automatica:				
Gondolas de aço de 24 toneladas para o transporte de pedras britadas..	50		50	
Gondolas de aço de 30 toneladas para o transporte de carvão.....	44	94	44	94
Vagões-officinas:				
Officinas telegraphicas	1		1	
Officinas de electricidade.....	1		1	
Officinas de reparação de bombas....	13		13	
Officinas de reparação de pontes.....	6		6	
Officinas de desinfecção de predios..	7	28	7	28
Vagões de soccorro:				
Soccorro	21		21	
Vagão-usina electrica	1	22	1	22
Vagões guindastes para trens de soccorro:				
Guindastes de 4 eixos.....	2		2	
Guindastes de 3 eixos.....	1		1	
Guindastes de 2 eixos.....	4	7	4	7

Transporte de empregados:

Dormitorios de trens de lenha.....	17		15	
Dormitorios de trens de lastro.....	28		29	
Dormitorios de turmas telegraphicas	2		2	
Transporte de operarios das Officinas do Kilometro Tres.....	2		6	
Transporte de operarios da Via Permanente (2 eixos).....	14		14	
Serviço de variantes da 5.ª Divisão..	1		1	
Serviço da Caixa de Aposentadorias e Pensões	1		1	
Serviço do Almoxarifado.....	1	66	1	69
		217		220

NOTA: — Os vehiculos cujas classes não têm indicação especial, são de 4 eixos.

Resumo dos vagões

Em resumo, a existencia, por typo, é a seguinte:

Vagões para o serviço do publico e da Viação Ferrea:

	1936	1935
Plataformas	1188	1257
Fechados	1361	1196
Gradeados	296	300
Somma.....	2845	2753

Vagões especiaes para o serviço interno da Viação Ferrea:

Gondolas de aço com descarga automatica....	94	94
Fechados	116	119
Guindastes	7	7
Somma.....	217	220
Total geral.....	3062	2973

A differença verificada entre os annos de 1936 e 1935 provém do seguinte:

Existencia em 1935.....	2973
Carros transformados em vagões.....	2
Vagões fechados construidos.....	100
Vagão novo, construido para o transporte de animaes finos	1
Total.....	3076

Vagões excluidos do inventario	14
Existencia total dos vagões	3062

Na existencia acima demonstrada não estão incluidos os oito vagões guindastes a vapor, para transbordo de carvão, assim como o guindaste a vapor montado sobre portal, para o mesmo fim, destacados nos postos de recebimento de carvão nacional, situados no Desvio Standard, Margem do Taquary (2) e nos Depositos de Director Augusto Pestana, Couto, Santa Maria, Cacequy e Montenegro.

Situação:

Do total de 3062 vagões existiam em trafego, em 31 de Dezembro do anno relatado, 2897, sendo:

Em bom estado	2327
Em regular estado	380
Em máu estado	190
Total	2897

A situação dos vagões em 31 de Dezembro, nos ultimos cinco annos, foi a seguinte:

DESIGNAÇÃO	1936	1935	1934	1933	1932
Em bom estado	2327	2177	2227	2186	2196
Em regular estado	380	386	412	432	456
Em máu estado	190	194	206	216	228
Somma	2897	2757	2845	2834	2880
Em reparação	53	78	72	107	72
Em montagem	—	—	—	—	—
Aguardando reparação	41	64	2	22	29
Aguardando baixa por imprestaveis	—	—	—	20	—
Aguardando baixa solicitada	69	69	54	104	88
Para reconstrucção	2	5	4	2	37
Total geral	3062	2973	2977	3089	3106

Acquisição e incorporação de vagões

Durante o anno relatado se verificou a incorporação de 101 vagões, sendo 100 vagões fechados, construidos pelas Officinas de Rio Grande, e Kilometro Tres, e um construido pelas Officinas do Kilometro Tres, destinado ao transporte de animaes finos.

Foram tambem construidos pelas Officinas de Rio Grande 4 vagões frigorificos com as seguintes caracteristicas:

Comprimento exterior, entre cabeceiras.....	12.000 mm.
Largura exterior	2.327 mm.
Altura total, exterior, do topo do trilho á tolda	3.508 mm.
Comprimento interior da caixa do vagão.....	11.757 mm.
Largura interior da caixa do vagão.....	2.087 mm.
Altura interior da caixa do vagão.....	2.360 mm.
Comprimento util para carga, excluidos os tanques para gelo	9.777 mm.
Volume util para carga.....	41.420 m³
Capacidade de gelo e sal dos tanques.....	4.320 kgs.
Lotação	13.000 kgs.
Tara, approximada	21.250 kgs.

Esses vagões, postos em trafego, deram optimos resultados.

Baixa do inventario

Aguardam baixa do inventario 69 vagões que se acham imprestaveis para o serviço, quer pelo uso, quer por avarias, em accidentes, sendo requerida essa baixa em 1934.

Durante o anno de 1936 deram baixa do inventario 14 vagões, sendo 12 plataformas e 2 fechados.

Reparação de vagões

Durante o anno de 1936 sahiram das Officinas 980 vagões, sendo:

Vagões frigoricos construidos nas Officinas de Rio Grande.

OFFICINAS	Despesa	Quantidade	Média mensal	Custo médio
Kilometro Tres.	1.574:062$800	831	69,25	1:894$179
Rio Grande ...	269:256$900	149	12,41	1:807$093
Total em 1936..	1.843:319$700	980	81,66	1:880$938
Total em 1935..	1.743:238$400	925	77,08	1:884$582

O comparativo dos ultimos cinco annos é o seguinte:

ANNOS	Despesa	Quantidade	Média mensal	Custo médio
1932	1.738:512$590	834	69,50	2:084$547
1933	1.690:190$800	852	71,00	1:983$792
1934	1.784:457$550	984	82,00	1:813$473
1935	1.743:238$400	925	77,08	1:884$582
1936	1.843:319$700	980	81,66	1:880$938
Total	8.799:719$040	4.575	—	—
Média annual..	1.759:943$808	915	76,25	1:923$436

Transformações

Durante o anno foram transformados 52 vagões plataformas em fechados pelas Officinas de Rio Grande e do Kilometro Tres, ficando, assim, concluida a transformação do lóte de 140 vagões, autorizada pelo Governo Federal. Dispendeu-se com esse serviço a importancia de 258:479$600, que foi debitada á conta "Fundo de Melhoramentos".

Conservação de vagões

A conservação de vagões pelos postos de visita, no anno de 1936, importou em 972:810$000, contra 887:387$100 em 1935, ou sejam mais 85:422$900.

Freio a vacuo

No decorrer do anno de 1936 foram installados pelas Officinas freios automaticos a vacuo em 102 vehiculos, sendo 100 em vagões fechados para transporte de mercadorias, 1 em vagão fechado para transporte de animaes finos e 1 em vagão dormitorio de trem de lenha.

A situação dos vehiculos dotados dessa apparelhagem, em relação á existencia, excluidos os vehiculos que aguardavam baixa, era a seguinte:

	1936		1935	
Vagões com installação completa..	1879		1776	
Vagões com conducta (sem cylindros)	215		215	
Vagões sem installação.....	899	2993	913	2904
Carros com installação completa..	293		296	
Carros com conducta (sem cylindros)	11		12	
Carros sem installações.....	0	304	0	308
Total.....		3297		3212

No total de vehiculos existentes, temos 65,87% com installação completa, 6,87% com conducta (sem cylindros) e 27,26% sem installação de freio a vacuo.

Trucks dotados de eixos Standard

Continuou a ser feita, pelas Officinas, em 1936, a substituição de trucks com eixos de menores dimensões por trucks dotados dos eixos com mangas de 4 ¼" por 8", tendo-se verificado, durante o anno um augmento de 102 vehicuos.

A situação em 31 de Dezembro de 1936, comparada com a de 1935, era a seguinte, com as respectivas percentagens sobre a existencia de vehiculos prestaveis para o serviço:

	1936	1935
Carros e vagões munidos de trucks com eixos Standard	2168 = 65,73%	2064 = 64,26%
Carros e vagões munidos de trucks com eixos de menores dimensões	1109 = 33,64%	1126 = 35,06%
Carros munidos de trucks com eixos maiores (mangas de 5"×9").	21 = 0,63%	22 = 0,68%
Total.....	3297 = 100,00%	3212 = 100,00%

O trucks dotados de eixos Standard, nos vagões de carga, são de typo "Diamond". Continuam, tambem, em serviço, com resultados satisfactorios, 100 vagões fechados e 5 vagões gondolas de aço, dotados de trucks "Dalman" e 21 carros de aço com trucks do typo "Pullman".

Engates

Durante o anno de 1936 foram dotados de engates automaticos 102 vehiculos, sendo um carro de 2.ª classe, 100 vagões fechados, construidos para transporte de mercadorias e um vagão para transporte de animaes finos.

A situação em 31 de Dezembro de 1936, comparada com a de 1935, deduzindo-se os vehiculos que aguardavam baixa e levando-se em conta as transformações effectuadas, era a seguinte:

	1936		1935	
Vagões munidos de engates automaticos	2378		2276	
Carros munidos de engates automaticos	283	2661	285	2561
Percentagem sobre a existencia....	80,71%		79,73%	
Vagões munidos de engates communs	622		635	
Carros munidos de engates communs	14	636	16	651
Percentagem sobre a existencia....	19,29%		20,27%	
Total geral		3297		3212

Procedeu-se ainda em 1936 á substituição de engates automaticos antigos e em máu estado, por engates modernos

"Alliance n.º 2" e apparelhos de choque e tracção "Tandem n.º 2" em 23 carros de passageiros e á applicação em 100 vagões fechados, construidos pelas Officinas de Rio Grande e do Kilometro Tres.

Durante os annos de 1926 a 1936 foram substituidos, em consequencia de avarias, as seguintes quantidades de engates de pinos e manilhas:

1926	2482	engates
1927	2480	engates
1928	1558	engates
1929	1564	engates
1930	1199	engates
1931	1021	engates
1932	725	engates
1933	743	engates
1934	644	engates
1935	515	engates
1936	444	engates

COMBUSTIVEIS

A despesa com os combustiveis consumidos em todas as Divisões da Viação Ferrea, durante o anno de 1936, attingiu a 19.966:633$507, inclusive a importancia de 450:393$700, referente á despesa effectuada com pessoal para o abastecimento dos trens.

Em 1935 essa despesa foi de 19.166:618$951, inclusive a importancia de 358:833$300, relativa á despesa effectuada com pessoal para o abastecimento dos tenderes.

Verifica-se pelo quadro a seguir que, excluida a despesa do serviço de abastecimento dos tenderes, o consumo e o custo dos combustiveis, convertidos a carvão extrangeiro, foram:

ANNOS	Consumo	Importancia	Preço unitario
	T		
1936	164.088,112	19.516:239$807	118$937
1935	160.921,471	18.807:785$651	116$875
Differença	+ 3.166,641	+ 708:454$156	+ 2$062

Houve, portanto, um augmento no consumo de 3.166,641 toneladas e foram gastos mais 708:454$156, em consequencia do maior consumo e do maior preço unitario dos combustiveis.

Esse preço, em 1936, foi superior ao de 1935 em 2$062 e isso se deve ao maior custo dos seguintes combustiveis:

	1936	1935
Carvão briquette, tonelada....	129$043	97$818
Carvão de forja, tonelada....	121$500	108$157
Carvão coke, tonelada.....	120$000	111$309

O custo do carvão nacional, da lenha e do nó de pinho, foi, porém, inferior ao custo verificado em 1935, como se constata:

	1936	1935
Carvão nacional, tonelada....	55$682	58$635
Nó de pinho, metro cubico....	13$830	14$194
Lenha, metro cubico.....	8$932	8$978

Consumo e custo de combustiveis em todas as Divisões da Viação Ferrea, em 1936, comparados com os do anno anterior

ESPECIE DO COMBUSTIVEL	1936			1935		
	Quantidade	Custo médio	Custo total	Quantidade	Custo médio	Custo total
	T			T		
Carvão briquette..	20.568,951	129$043	2.654:290$087	9.856,954	97$818	964:197$379
Carvão cardiff....	—	—	—	—	—	—
Carvão coke.....	249,576	120$000	29:949$120	310,515	111$309	34:563$140
Carvão de forja..	641,208	121$500	77:907$185	820,231	108$157	88:714$083
Carvão nacional..	210.598,912	55$682	11.726:689$365	210.486,390	58$635	12.341:918$492
	m3			m3		
Lenha	544.505,500	8$932	4.864:001$150	546.417,000	8$978	4.905:807$600
Nós de pinho.....	11.815,000	13$830	163:402$900	33.292,546	14$194	472:584$957
Total convertido em carvão extrang.	164.088,182	118$937	19.516:239$807	160.921,471	116$875	18.807:785$651

NOTA: — No custo total acima não estão incluidas as despesas effectuadas com o pessoal para o abastecimento dos tenderes. Addicionadas essas importancias, ter-se-ão as seguintes cifras totaes:

Custo total em 1936: 19.516:239$807 + 450:393$700 = 19.966:633$507
Custo total em 1935: 18.807:785$651 + 358:833$300 = 19.166:618$951

Preços médios annuaes dos combustiveis, por unidade, inclusive as despesas de transporte e descarga nos pontos de fornecimento, desde o anno de 1920

ANNOS	Carvão briquette	Carvão cardiff	Carvão coke	Carvão de forja	Carvão nacional	Lenha	Nós de pinho
1920	159$804	—	—	—	47$845	5$787	10$610
1921	238$333	—	—	—	58$666	6$255	11$200
1922	96$954	—	—	—	53$916	6$900	11$141
1923	118$900	—	—	—	52$175	6$516	12$116
1924	114$166	—	—	—	54$000	6$836	13$616
1925	98$250	73$833	164$666	102$100	50$416	7$891	16$558
1926	76$500	82$833	146$725	76$175	49$508	7$825	17$258
1927	126$545	80$000	175$868	124$274	50$374	8$689	17$440
1928	89$553	78$200	144$109	110$121	46$078	9$346	15$935
1929	92$106	88$383	129$434	104$105	48$850	8$584	15$921
1930	108$494	—	136$018	122$077	49$405	9$089	14$999
1931	116$061	—	143$185	119$372	65$032	9$342	15$069
1932	125$183	—	145$758	121$150	49$198	9$551	14$852
1933	117$366	—	96$124	81$600	49$580	8$993	14$047
1934	105$905	—	96$400	81$700	51$351	9$098	14$085
1935	97$818	—	111$309	108$157	58$635	8$978	14$194
1936	129$043	—	120$000	121$500	55$682	8$932	13$830

ais Divisões e e

CARVÃO NACIO	
Quantidade	Impor
T	
189.410,390	10.549
—	-
5.095,480	282
—	-
1.103,660	61
195.609,530	10.893
52,000	3
496,500	27
6.219,390	346
1.203,882	66
201,230	11
5.493,010	305
379,250	21
944,120	52
14.989,382	832
210.598,912	11.726

, no valor de 11:2

22

Consumo e custo de combustiveis por especie e por natureza do serviço, na 3.ª Divisão, nas demais Divisões e em Conta de Melhoramentos, durante o anno de 1936

NATUREZA DO SERVIÇO	CARVÃO COKE		CARVÃO DE FORJA		CARVÃO BRIQUETTE		CARVÃO NACIONAL		LENHA		NÓS DE PINHO		IMPORTANCIA DOS COMBUSTIVEIS	PESSOAL	TOTAL
	Quantidade	Importancia	Quantidade	Importancia	Quantidade	Importancia	Quantidade	Importancia	Quantidade	Importancia	Quantidade	Importancia			
Combustiveis empregados no serviço de trens:	T		T		T		T		M³		M³				
Trens remunerados	—	—	—	—	18.358,922	2.365:460$060	189.410,390	10.549:282$630	402.362,500	3.591:306$370	10.179,500	140:842$000	16.646:891$060	—	16.646:891$060
Abastecimentos dos tenderes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	401:838$200	401:838$200
Combustiveis empregados em outros serviços da 3.ª Divisão:															
Officinas, Depositos e Postos de visita	4,350	522$000	457,262	55:473$236	260,437	34:049$188	5.095,480	282:679$783	49.800,000	444:787$730	26,000	353$550	817:865$487	—	817.865$487
Abastecimentos dos tenderes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1:620$900	1:620$900
Installações hydraulicas	—	—	0,030	3$846	0,220	34$504	1.103,660	61:811$029	20.297,000	182:655$800	30,000	414$700	244:916$870	—	244:916$870
Total debitado á 3.ª Divisão	4,350	522$000	457,292	55:477$082	18.619,579	2.399:540$752	195.609,530	10.893:773$433	472.459,500	4.218:749$900	10.235,500	141:610$250	17.709:673$417	403:159$100	18.113:132$517
Combustiveis debitados a outras Divisões:															
A' 1.ª Divisão — Trens da Directoria	—	—	—	—	196,557	24:578$714	52,000	3:048$900	147,000	1:303$700	2,000	27$000	28:958$311	789$890	29:748$201
A' 1.ª Divisão — Trens de pagalores	—	—	—	—	159,889	20:775$603	496,500	27:401$700	1.813,000	16.219$500	177,000	2.451$900	66:850$703	2:171$308	69:022$011
A' 1.ª Divisão — Trens de transporte de carros e lenha	—	—	—	—	408,274	53.680$265	6.219,390	346:059$455	25.223,000	226:510$500	781,500	10:776$250	637:032$470	20:647$602	657:680$072
A' 2.ª Divisão — Guindastes, particulares, etc.	245,176	29:421$120	10,520	1:199$480	248,680	32:726$655	1.203,882	66:812$292	13.777,000	123:329$300	70,000	916$000	254:434$757	—	254:434$757
A' 2.ª Divisão — Collisões, descarrilamentos, etc.	0,050	6$000	2,485	294$041	40,980	5:207$721	201,230	11:158$702	577,000	5:072$700	16,000	218$600	21:957$764	326$600	22:284$364
A' 1.ª Divisão — Trens em serviço da linha	—	—	—	—	738,735	97:449$613	5.493,010	305:197$261	21.126,500	191:394$400	395,000	5:413$400	600:054$674	22:999$200	623:053$874
A' 1.ª Divisão — Officinas e Residencias	—	—	122,892	15:161$710	4,100	595$800	379,250	21:108$798	1.683,500	15:014$950	138,000	1:959$500	53:840$758	—	53:840$758
Conta de Melhoramentos	—	—	48,019	5:774$872	152,157	19:732$964	944,120	52:128$911	7.399,000	65:800$200	—	—	143:436$950	—	143:436$950
Total de outras Divisões	245,226	29:427$120	183,916	22:430$103	1.949,372	254:749$335	14.989,382	832:915$932	72.046,000	645:251$250	1.579,500	21:792$650	1.806:566$390	46:934$600	1.853:500$990
Total geral	249,576	29:949$120	641,208	77:907$185	20.568,951	2.654:290$087	210.598,912	11.726:689$365	544.505,500	4.864:001$150	11.815,000	163:402$900	19.516:239$807	450:393$700	19.966:633$507

NOTA: — Na parte referente ao consumo e custo de combustivel, empregado no serviço de trens remunerados, incluem-se 1.299 metros cubicos de lenha, no valor de 11:239$600, destruidos por incendios.

anno de 1936, em comparação com o de 1935

	MÉDIA MENSAL		Custo total do combustivel	CUSTO POR	
	ustivel consumido por:			Tonelada-kilometro-bruta	Trem-locomotiva-kilometro
	da-klm.-uta	Trem-locomotiva-klm.			
Total e	—	—	18.106:530$976	—	—
	—	—	17.478:561$071	—	—
	—	—	+ 627:969$905	—	—
Média	0,101	13,545	1.508:877$581	$012.179	1$629
	0,100	13,088	1.456:546$755	$011.903	1$548
	0,001	+ 0,457	+ 52:330$826	+ $000.276	+ 0$081

NOTA: s tenderes, nos annos de 1936 e 1935, respectivamente. Estão, porém,

Combustiveis consumidos em serviço dos trens em geral (trens remunerados e não remunerados), durante o anno de 1936, em comparação com o de 1935

ANNOS		CARVÃO		Lenha	Nós de pinho	Combustivel convertido em carvão extrangeiro	MÉDIA MENSAL		Custo total do combustivel	CUSTO POR	
		Extrangeiro	Nacional				Combustivel consumido por:				
							Tonelada-klm.-bruta	Trem-locomotiva-klm.		Tonelada-kilometro-bruta	Trem-locomotiva-kilometro
		T	T	M³	M³	T					
Total em	1936	19.946,953	203.425,130	452.885,000	11.619,000	150.478,501	—	—	18.106:530$976	—	—
	1935	9.456,226	204.185,830	460.007,500	31.816,546	147.735,485	—	—	17.478:561$071	—	—
Differença em 1936		+ 10.490,727	— 760,700	— 7.122,500	— 20.197,546	+ 2.743,016	—	—	+ 627:969$905	—	—
Média mensal em	1936	1.662,246	16.952,094	37.740,416	968,250	12.539,875	0,101	13,545	1.508:877$581	$012,179	1$629
	1935	788,018	17.015,485	38.333,958	2.651,378	12.311,290	0,100	13,088	1.456:546$755	$011,903	1$548
Differença em 1936		+ 874,228	— 63,391	— 593,542	— 1.683,128	+ 228,585	+ 0,001	+ 0,457	+ 52:330$826	+ $000,276	+ 0$081

NOTA — No preço total não estão incluidas as importancias de 450:393$700 e 358:833$300, relativas ás despesas com o pessoal no abastecimento dos tenderes, nos annos de 1936 e 1935, respectivamente. Estão, porém, incluidas a lenha e os nós de pinho destruidos por incendios.

os tren

	das) ageiro gs.)	
1922	26.884	
1923	47.339	
1924	54.446	
1925	39.384	
1926	98.863	
1927	80.557	
1928	04.269	
1929	56.989	
1930	52.007	
1931	56.010	
1932	75.209	
1933	87.512	
1934	94.535	
1935	49.254	
1936	52.965	
Differ	03.711	+

Par
Par

243 a 28

Consumo e importancia de combustiveis convertidos a carvão extrangeiro, no serviço dos trens e resultados por unidades de trafego, nos ultimos 15 annos

ANNOS	CARVÃO CONSUMIDO			Percurso das locomotivas	Percurso dos trens	TONELADA-KILOMETRO			CONSUMO				CUSTO			
	Quantidade	Importancia	Preço unitario			Brutas	Liquidas (I) (1 passageiro = 70 kgs.)	Liquidas (II) (1 passageiro 500 kgs.)	Por locomotiva-kilometro	Por trem-kilometro	Por tonelada-kilometro: Bruta	Por tonelada-kilometro: Liquida (I)	Por locomotiva-kilometro	Por trem-kilometro	Por tonelada-kilometro: Bruta	Por tonelada-kilometro: Liquida (II)
	T			Kms.	Kms.				Kgs.	Kgs.	Kgs.	Kgs.				
1922	100.726,719	10.181:104$550	101$076	7.655.510	5.553.854	799.339.238	266.299.648	319.326.884	13.331	18,136	0,126.0	0,378.2	1$747.5	1$833.1	$012.7	$031.9
1923	112.321,168	11.066:948$514	98$529	8.250.266	5.893.572	872.928.768	285.317.500	337.547.339	13,614	19,058	0,128.6	0,393.6	1$741.4	1$877.8	$012.6	$032.8
1924	121.874,426	12.667:150$549	103$936	8.486.273	5.899.221	972.391.852	323.960.549	394.854.446	14,361	20,659	0,125.3	0,376.2	1$902.6	2$147.2	$013.0	$032.1
1925	141.268,096	14.485:457$094	102$538	9.096.899	6.195.502	1.104.504.832	371.019.544	447.839.384	15,529	22,801	0,127.9	0,380.7	1$502.3	2$338.0	$013.1	$032.3
1926	136.771,386	13.328:150$879	97$418	8.982.535	6.031.425	950.359.785	346.176.748	417.898.863	15,226	22,676	0,143.9	0,395.0	1$483.7	2$209.7	$014.0	$031.9
1927	133.633,362	14.671:833$425	109$791	9.113.220	5.866.052	1.066.294.770	387.486.835	454.380.557	14,663	22,780	0,125.3	0,344.8	1$609.9	2$501.1	$013.7	$032.3
1928	142.763,113	14.732:297$215	103$191	9.736.979	6.208.096	1.127.169.052	415.986.314	489.804.269	14,662	22,996	0,126.6	0,313.1	1$513.0	2$373.0	$013.0	$030.1
1929	157.763,627	16.496:679$881	104$565	10.562.275	6.680.491	1.281.996.308	492.524.309	571.456.989	14,932	23,615	0,123.0	0,320.3	1$561.8	2$169.3	$012.8	$028.9
1930	133.906,497	14.832:268$118	110$765	10.269.960	6.204.190	1.139.604.318	393.949.371	485.152.007	13,038	21,583	0,117.5	0,339.9	1$411.2	2$390.6	$013.0	$030.6
1931	121.813,187	16.235:361$573	133$280	9.890.925	5.928.646	1.112.527.745	394.885.911	468.356.010	12,316	20,546	0,109.4	0,308.4	1$641.4	2$738.4	$014.5	$034.7
1932	118.361,510	13.451:670$703	113$649	9.683.409	5.829.461	1.109.732.845	393.761.292	472.675.209	12,223	20,304	0,106.6	0,300.5	1$389.1	2$307.5	$012.1	$028.4
1933	125.641,378	14.207:536$923	113$080	10.159.911	6.091.008	1.231.509.627	435.292.971	498.067.512	12,366	20,627	0,102.0	0,288.6	1$398.3	2$332.5	$011.5	$028.5
1934	140.397,522	15.928:896$427	113$455	10.876.930	6.689.717	1.373.536.420	490.526.798	558.794.535	12,907	20,987	0,101,2	0,286.2	1$464.4	2$381.1	$011.6	$028.5
1935	147.735,485	17.837:394$371	120$738	11.287.478	6.909.491	1.468.323.485	531.270.613	603.249.254	13,088	21,381	0,100.6	0,278.0	1$580.2	2$581.5	$012.1	$029.5
1936	150.478,501	18.556:924$676	123$319	11.109.356	6.900.275	1.486.670.339	539.667.757	620.152.965	13,545	21,807	0,101.2	0,278.8	1$670.3	2$689.3	$012.4	$029.9
Differença em 1936	+ 2.743,016	+ 719:530$305	+ 2$581	— 178.122	— 9.216	+ 18.346.854	+ 8.397.144	+ 16.903.711	+ 0,457	+ 0,426	+ 0,000.6	+ 0,000.8	+ 0$090.1	+ 0$107.8	+ $000.3	+ $000.4

Para o consumo tomou-se por base o numero de toneladas kilometricas liquidas passageiro 70 kilos.
Para fins de custo da tonelada kilometrica liquida transportada tomou-se por divisor o numero de toneladas kilometricas liquidas passageiro 500 kilos.

Base da conversão de combustiveis a carvão extrangeiro.
1 tonelada de carvão briquette para 2,5 toneladas de carvão nacional
ou 10 metros cubicos de lenha
ou 3 metros cubicos de nós de pinho

Verifica-se, pelo quadro anterior, que o consumo e importancia de combustiveis convertidos a carvão extrangeiro, no serviço de trens em geral da Viação Ferrea, foram, em 1936, comparados com o anno de 1935, os seguintes:

ANNOS	Consumo em toneladas	Importancia
1936	150.478,501	18.556:924$676
1935	147.735,485	17.837:394$371
Differença em 1936.....	+ 2.743,016	+ 719:530$305

Consumiram-se em 1936, nos serviços de trens, mais.... 2.743,016 toneladas que em 1935 e dispenderam-se mais.... 719:530$305.

O accrescimo de despesa é devido ao maior consumo verificado em 1936 e á elevação dos preços unitarios dos combustiveis, que foi nesse anno de 123$319 contra 120$738 no anno anterior, ou sejam mais 2$581 por tonelada.

Em 1934 o preço unitario dos combustiveis foi de 113$455 ou seja inferior ao de 1936 em 9$864 por tonelada.

O custo da locomotiva-kilometro, que em 1934 foi de 1$464.4 e em 1935 de 1$580.2, attingiu em 1936 a 1$670.3 ou sejam mais $205.9 que em 1934 e mais $090.1 que 1935.

Todos os trabalhos continuaram a ser orientados tendo em vista a maxima economia.

O consumo de 0,100.6 kilos por tonelada-kilometrica-bruta e de 0,244.8 kilos por tonelada-kilometrica-liquida, verificada em 1935, foi o menor registrado na Viação Ferrea desde o anno de 1921.

Até 1935, para determinação do consumo e importancia de combustiveis, convertidos a carvão extrangeiro, e indicação da unidade de trafego, os passageiros eram reduzidos a peso na base de 500 kgs. Para 1936, foi tomada a base de 70 kilos por passageiro, resultando um divisor menor e, consequentemente, um quociente maior.

No anno relatado apparece o consumo por tonelada-kilometro com a differença de 0,034.0 kilos para mais, em consequencia dessa alteração na base da reducção do transporte de passageiros a peso, mas, realmente, o consumo foi superior em, apenas, 0,000.6 kilos.

Feita a comparação com o anno de 1935, na base de reducção anterior, ter-se-ia o consumo por tonelada-kilometrica-liquida de 0,242.6 kilos, ou seja 0,002.2 kilos para menos, visto que naquelle anno foi registrada a de 0,244.8 kilos.

Considerando-se a média dos ultimos 15 annos, que foi de 0,123.2 kilos por tonelada-kilometrica-bruta e de 0,294.6 kilos por tonelada-kilometrica-liquida transportada, verifica-se que, em 1936, foi obtida a economia de 0,022.0 e 0,015.8 kilos, respectivamente, em toneladas-kilometricas-brutas e liquidas. Essa differença, que á primeira vista parece pequena, avulta se a comparação fôr feita tomando-se, para calcular os resultados de 1936, a base que vigorou anteriormente, de 500 kilos por passageiro. A differença será, então, de 0,052.0 kilos para menos por tonelada-kilometrica-liquida.

Esses resultados, como já tem sido referido em relatorios anteriores, provém não só das medidas de economia postas em pratica, como tambem de melhoramentos introduzidos nos serviços de abastecimentos de combustiveis, nas locomotivas, vehiculos, etc.

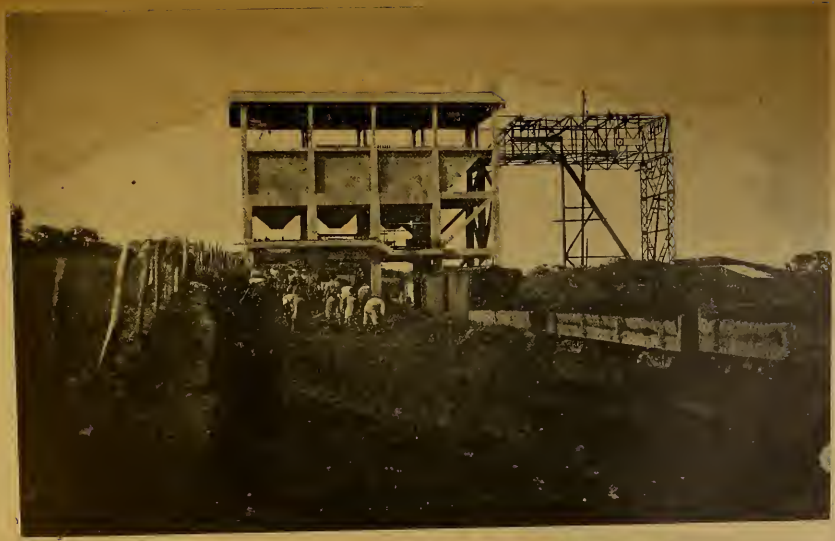
Fornecimento mechanico de carvão

Durante o anno de 1936 não foi effectuada nenhuma installação mechanica nova, destinada ao fornecimento de carvão, em virtude das medidas economicas postas em pratica nesse anno, sendo, porém, aperfeiçoados alguns dos existentes.

Possue a 3.ª Divisão diversos projectos de installação mechanica para fornecimento de carvão nos Depositos de maior movimento, que serão construidas opportunamente, de accordo com as conveniencias e possibilidades que se apresentarem. Estão em funccionamento os guindastes para fornecimento de carvão ás locomotivas em Santa Maria, Cacequy, Director Augusto Pestana e Couto.

Transportador aereo de carvão da Companhia Carbonifera Rio Grandense

A construcção do cabo aereo, que a Companhia Carbonifera Rio Grandense obrigou-se a construir, pelo contracto celebrado em 30 de Março de 1932, com o Governo do Estado, desde o seu porto de embarque de carvão, no Arroio do Conde, até o Kilometro 252,350 da linha ferrea de Santa Maria a Porto Alegre, permaneceu paralysada em 1935, tendo sido reiniciada em fins de 1936, esperando a referida Companhia concluir as referidas obras em meiados de 1937.



Silos para descarga de carvão, ponto terminal do cabo aereo da Cia. Carbonifera Rio Grandense, em Margem do Taquary.

Carvão nacional

De accordo com os contractos em vigor, continuou a Viação Ferrea, em 1936, a receber carvão nacional da Companhia Estrada de Ferro e Minas de São Jeronymo e da Companhia Carbonifera Rio Grandense.

O contracto celebrado com a Companhia Carbonifera Rio Grandense extinguiu-se a 1.º de Dezembro de 1935, continuando, porém, o recebimento de carvão nas mesmas bases até o dia 9 de Junho de 1936, data em que foi feita a renovação do contracto. Ainda no decorrer de 1936 o transporte, o abastecimento e consumo da hulha sul-riograndense mereceram a maxima attenção e esforços para que se tornem mais economicos e efficientes.

Nos ultimos 15 annos a Viação Ferrea recebeu das duas companhias fornecedoras acima indicadas as seguintes quantidades de carvão sul-riograndense:

ANNOS	São Jeronymo	Carbonifera	Total
	T	T	T
1922	101.213,000	12.650,000	113.863,000
1923	100.706,380	25.653,950	126.360,330
1924	97.533,000	46.982,000	144.515,000
1925	105.066,570	42.146,860	147.213,430
1926	107.379,370	25.406,010	132.785,380
1927	97.713,338	30.781,760	128.495,098
1928	109.680,815	39.380,160	149.060,975
1929	132.732,770	46.016,600	178.749,370
1930	119.056,480	48.500,230	167.556,710
1931	129.717,209	47.129,690	176.845,899
1932	140.180,150	47.160,390	187.340,540
1933	140.149,460	54.371,890	194.521,350
1934	149.412,630	54.397,500	203.810,130
1935	152.445,680	60.975,430	213.421,110
1936	154.375,530	53.704,330	208.079,860

LUBRIFICANTES

Conforme referencia feita no relatorio anterior, foi celebrado a 19 de Maio de 1931, entre a Viação Ferrea e a Stan-

dard Oil Company of Brasil, um contracto para fornecimento de oleos e lubrificantes para locomotivas, tenderes, carros e vagões, pelo prazo de um anno.

Esse contracto, que começou a vigorar a 1.º de Agosto de 1931, foi mais tarde prorogado até 1.º de Agosto de 1933, isto é, por mais um anno e, posteriormente, novamente prorogado até 1.º de Agosto de 1934. Em virtude de ter sido annullada a concorrencia realizada em Maio desse anno, foi o alludido contracto prorogado por mais tres annos, a partir de 1.º de Agosto de 1934, isto é, até 1.º de Agosto de 1937, com algumas alterações em preços e garantia de consumo dos lubrificantes.

Em vista disso, o serviço de lubrificação durante o anno de 1936, foi executado pela Standard Oil Company of Brasil, de accordo com o contracto firmado em Maio de 1931, com as alterações indicadas. Os lubrificantes fornecidos pela Standard para a lubrificação do material rodante e de tracção, em trafego, são dos seguintes typos:

Standard Locomotive Valve Oil (Oleo A) — para valvulas e cylindros de locomotivas a vapor, saturado ou superaquecido;

Standard Locomotive Engine Oil Heavy (Oleo B) — para peças frias de movimento de locomotivas;

Standard Car Oil Heavy (Oleo C) — para eixos dos tenderes e vehiculos.

Consumo total de lubrificantes (oleos A, B e C) na Viação Ferrea, em 1935 e 1936

DESIGNAÇÃO	QUANTIDADE EM LITROS		Differença em 1936
	1936	1935	
Oleo A	63.229,00	66.754,00	— 3.525,00
Oleo B	142.858,00	150.069,75	— 7.211,75
Oleo C	158.631,25	136.855,40	+ 21.775,85
Total.....	364.718,25	353.679,15	+ 11.039,10

Do consumo de 158.631,25 litros de oleo C, 28.679 litros foram recuperados pelas Officinas de Santa Maria.

Verifica-se que houve um augmento de consumo de .... 11.039,10 litros de lubrificantes em 1936 sobre 1935.

Oleo consumido pelo contracto

De accordo com os termos do contracto, considera-se oleo consumido dentro da garantia contractual todo o que fôr utilizado na lubrificação de locomotivas e vehiculos em trafego, excluindo-se o consumo relativo á lubrificação inicial das locomotivas e tenderes, novas ou sahidas da reparação das Officinas, em viagem de experiencias, assim como o consumo dos oleos empregados em outros fins.

O consumo total de lubrificantes pelo contracto, em 1935 e 1936, exclusivamente nas locomotivas e vehiculos, consta do demonstrativo seguinte:

DESIGNAÇÃO	QUANTIDADE EM LITROS		Differença em 1936
	1936	1935	
Oleo A	49.777,07	51.692,52	— 1.915,45
Oleo B	117.463,90	123.903,34	— 6.439,44
Oleo C	84.079,00	73.364,50	+ 10.714,50
Oleo recuperado.....	21.768,50	14.092,00	+ 7.676,50
Total.....	273.088,47	263.052,36	+ 10.036,11

Comparação dos preços médios desde 1921

ANNOS	Oleo A	Oleo B	Oleo C
1921	2$163	1$261	1$116
1922	1$723	1$100	—
1923	1$741	1$116	0$987
1924	1$216	0$700	0$775
1925	1$025	0$633	0$650
1926	0$858	0$470	0$436
1927	1$563	0$948	0$773
1928	1$757	1$139	1$074
1929	1$782	1$141	1$100
1930	1$875	1$185	1$127
1931	2$209	1$421	1$369
1932	2$444	1$554	1$485
1933	2$221	1$443	1$413
1934	1$941	1$233	1$059
1935	2$211	1$341	1$314
1936	2$273	1$348	1$300

Lubrificantes para as locomotivas em geral

OLEOS	QUANTIDADE TOTAL		DIFFERENÇA EM 1936		IMPORTANCIA		Differença em 1936
	1936	1935	Mais	Menos	1936	1935	
	L	L	L	L			
A	49.776,970	51.692,520	—	1.915,550	113:143$865	114:471$749	— 1:327$884
B	117.463,900	121.694,340	—	4.230,440	158:440$117	163:609$986	— 5:169$869
C	35.685,500	33.526,500	2.159,000	—	46:407$070	43:801$365	+ 2:605$705
Total.....	202.926,370	206.913,360	—	—	317:991$052	321:883$100	— 3:892$048

O total, o custo e médias por locomotiva-1000-kilometros, dos lubrificantes consumidos nas locomotivas, de accordo com o contracto, em 1935 e 1936, constam no quadro a seguir:

Quantidade, custo e médias, por locomotiva-1000-kilometros, dos lubrificantes consumidos conforme contracto

ANNOS	CONSUMO			Percurso completo das locomotivas	Consumo médio por locomotiva-1000-kilometros	Custo médio por locomotiva-1000-kilometros
	Quantidade	Importancia	Custo unitario dos oleos em conjuncto			
	L				L	
1936	202.926,370	317:991$052	1$567	14.342.042	14,149	22$171
1935	206.913,360	321:883$100	1$555	14.518.652	14,251	22$170
Differença em 1936	— 3.986,990	— 3:892$048	+ $012	— 176.610	— 0,102	+ $001

NOTA: — As locomotivas Mikado série 521 a 530 e Mountain série 801 a 825 são computadas com percurso de 1,5 locomotiva; as locomotivas Mallet série 601 a 617, 621 a 630 e 631-632, computadas com o percurso de 2 locomotivas e as locomotivas Garratt série 901 a 910 são computadas com o percurso de 2 $^1/_3$ locomotivas.

Quantidade, custo e médias, por vehiculo de 2 eixos-1000-kilometros, dos lubrificantes consumidos pelo contracto

ANNOS	CONSUMO			Percurso 2 eixos-1000-klms.	Consumo médio por vehiculo 2 eixos-1000-klms.	Custo médio por vehiculo 2 eixos-1000-klms.
	Quantidade em litros	Importancia	Custo médio unitario			
1936	70.162,00	79:037$570	1$126	125.166.070	0,56	0$631
1935	56.139,00	66:254$605	1$180	128.061.174	0,43	0$517
Mais	14.023,00	12:782$965	—	—	0,13	0$114
Menos	—	—	0$054	2.895.104	—	—

Enchimento preparado para a lubrificação de locomotivas e vehiculos

ANNOS	Quantidade em kilos	Importancia	MÉDIA MENSAL		Custo unitario por kilo
			Quantidade	Importancia	
1936	174.787	264:423$830	14.565,5	22:035$319	1$512
1935	159.870	236:780$000	13.322,5	19:731$666	1$480
Mais	14.917	27:643$830	1.243,0	2:303$653	$032

O oleo empregado no preparo do enchimento é do typo C (Standard Car Oil Heavy) e já está incluido nos demais demonstrativos e médias, que figuram neste capitulo, sobre o consumo de lubrificantes, por especie.

Consumo de enchimento nas locomotivas, tenderes e vehiculos em trafego

DESIGNAÇÃO	Quantidade em kilos	Importancia	Custo médio
Nas locomotivas e tenderes...	46.492	70:941$920	1$526
Nos carros e vagões.....	88.539	134:882$810	1$523
Total.....	135.031	205:824$730	1$524

Além do consumo acima, foram gastos mais 38.267 kilos de enchimento, na importancia de 58:506$320, com a lubrificação de locomotivas, carros e vagões em reparação nas Officinas, o que perfaz o consumo global de 173.298 kilos, na importancia de 264:331$050.

Bronzes queimados

Durante o anno de 1936 verificou-se a queima de 630 bronzes de mangas de eixos de vehiculos, contra 466 em 1935 e 478 em 1934.

Houve, pois, um augmento de 164 bronzes queimados, ou seja, 26% sobre o anno anterior e um augmento de 152 bronzes queimados, ou seja de 24% sobre o anno de 1934.

Essa differença observada no anno de 1936 sobre os precedentes, foi causada em parte pela grande enchente que, alagando as linhas e Depositos, occasionaram prejuizos ao estado de lubrificação dos bronzes dos vehiculos.

Os numeros abaixo mostram a quantidade de bronzes queimados:

1928.....	1666 bronzes queimados
1929.....	1841 bronzes queimados
1930.....	879 bronzes queimados
1931.....	847 bronzes queimados
1932.....	805 bronzes queimados
1933.....	396 bronzes queimados
1934.....	478 bronzes queimados
1935.....	466 bronzes queimados
1936.....	630 bronzes queimados

Oleos consumidos fóra do contracto

O consumo de lubrificantes fóra do contracto, isto é, não sujeitos ao limite de garantia contractual e que são empregados no material rodante e de tracção, nas Officinas e Depositos, na lubrificação de machinas fixas e machinas-ferramentas, transmissões de officinas e de depositos, nas locomotivas de manobras das officinas e nas installações hydraulicas, acha-se discriminado no quadro a seguir, comparativamente com o consumo no anno anterior:

DESIGNAÇÃO	CONSUMO EM LITROS	
	1936	1935
Oleo A	13.451,93	15.061,48
Oleo B	25.394,10	26.166,41
Oleo C	45.873,25	44.434,90
Oleo recuperado	6.910,50	4.964,00
Total	91.629,78	90.626,79
Média mensal	7.635,81	7.552,23

Graxa para lubrificação de trucks

O consumo de graxa especial para conservação de trucks (center plate) durante o anno de 1936, foi de 937 kilos na importancia de 1:162$470, equivalente ao preço de 1$240 o kilo.

Estopa

O consumo total de estopa pela 3.ª Divisão em 1936 foi de 101.355 kilos, na importancia de 165:925$400, sendo 44.351 kilos, na importancia de 95:305$500 empregados no preparo de enchimento e 57.004 kilos, na importancia de 70:619$900, utilizados no serviço de limpeza.

Quantidade e importancia de estopa consumida na 3.ª Divisão em 1936 e 1935

DESIGNAÇÃO	QUANTIDADE EM KILOS		IMPORTANCIAS		PREÇO UNITARIO	
	1936	1935	1936	1935	1936	1935
Estopa para enchimento.....	44.351	44.664	95:305$500	82:360$416	2$148	1$844
Estopa para limpeza.....	57.004	55.435	70:619$900	60:618$700	1$239	1$094
Total.....	101.355	100.099	165:925$400	142:979$116	1$637	1$428

Verifica-se que o consumo de estopa em 1936 foi superior ao de 1935 em 1.256 kilos.

Estopa consumida na limpeza de locomotivas

DESIGNAÇÃO	Quantidade em kilos	Importancia	Preço médio por kilo
Em 1936	48.304,100	59:843$776	1$238
Em 1935	47.852,320	52:346$863	1$093
Differença em 1936	+ 451,780	+ 7:496$913	+ $145

Consumo de estopa de limpeza para locomotiva-1000-kilometros, nos annos de 1927 a 1936

Annos	Quantidade em kilos
1927	5,770
1928	7,025
1929	6,075
1930	5,186
1931	3,500
1932	3,168
1933	3,717
1934	4,229
1935	4,239
1936	4,348

Oleo de limpeza

O consumo total de oleo de limpeza na 3.ª Divisão, em 1936, foi de 104.141,75 litros, na importancia de 68:367$080.

Quantidade e importancia de oleo de limpeza empregado nas locomotivas

ANNOS	Quantidade em litros	Importancia
1936	52.666,400	25:666$105
1935	43.528,900	26:515$654
Differença em 1936	+ 9.137,500	— 849$549

Kerosene

Foram consumidos em 1936, na 3.ª Divisão, 44.312,75 litros de kerosene na importancia de 39:477$400, sendo 14.745,75 litros na importancia de 13:111$135 utilizados nas locomotivas e depositos.

Estas quantidade e importancia, comparadas com as dos annos de 1935, 1934, 1933 e 1932 constam do quadro a seguir:

Quantidade e importancia de kerosene consumido nas locomotivas e depositos

ANNOS	Quantidade em litros	Importancia
1936	14.745,750	13:111$135
1935	20.567,500	17:118$631
1934	12.737,250	8:122$236
1933	9.240,500	6:157$330
1932	8.452,000	10:101$595
Differença em 1936 sobre 1935	— 5.821,750	— 4:007$496
Differença em 1936 sobre 1934	+ 2.008,500	+ 4:988$899
Differença em 1936 sobre 1933	+ 5.505,250	+ 6:953$805
Differença em 1936 sobre 1932	+ 6.293,750	+ 3:009$540

Constata-se, assim, que em 1936 houve um decrescimo no consumo de kerosene de 5.821,750 litros sobre o anno anterior, correspondente a 4:007$496.

Oleo illuminante

O consumo de oleo illuminante em 1936, nas locomotivas e Depositos, foi de 329 litros na importancia de 265$640.

Quantidade de oleo illuminante consumido nas locomotivas e Depositos em 1935 e 1936

ANNOS	Quantidade em litros	Importancia
1936	329,000	265$640
1935	203,000	169$280
Differença em 1936	+ 126,000	+ 96$360

CONTROLE DAS DESPESAS DA 3.ª DIVISÃO

Continuou, no decorrer de 1936, a prestar seus bons serviços a Secção de Controle de Despesas, creada em 1930.

Antes da organização dessa Secção a 3.ª Divisão não dispunha de meios para conhecer as despesas por conta em cada uma das Officinas e Depositos; sabia-se, apenas, a despesa total de cada conta.

Com a creação da Secção poude-se conseguir as diversas despesas de custeio por Deposito e Officinas e por conta, e, igualmente, as despesas de reparação por carro, vagão ou locomotiva nas Officinas, as quaes eram obtidas por coefficiente.

Na mesma Secção são feitos comparativos das differentes despesas effectuadas em cada sub-divisão, por conta, com as despesas orçadas; relatorios mensaes, nos quaes são discriminadas, detalhadamente, todas as Despesas da Divisão; orçamentos diversos e processos de serviços a se realizarem em conta "Fundo de Melhoramentos", tendo sido encaminhado, em 1936, o processo da transformação de 10 vagões plataformas em vagões frigorificos, orçada em 436:708$400, iniciando-se, tambem, a organização de novos processos.

ESTUDOS TECHNICOS

Ainda por medida de economia, não se poude dar, em 1936, o desenvolvimento de que carece a 1.ª Sub-Divisão (Estudos Technicos), aperfeiçoando a sua organização interna e desdobrando-a em secções especializadas, para melhor attender aos trabalhos technicos que lhe estão affectos.

Muitos trabalhos, entretanto, foram executados por essa Sub-Divisão, em 1936, entre os quaes destacam-se os seguintes:

Especificações technicas. — Elaboraram-se as seguintes:

Especificações n.º 11 — locomotivas Mallet de simples expansão, typo 2—8—8—2, ou 2—8—8—4, de 84 toneladas de peso adherente, com tender separado para agua e carvão.

Especificações n.º 12 — locomotiva bi-articulada typo 4—8—2+2—8—4, de 84 toneladas de peso adherente, com tender separado para agua.

Especificações n.º 13 — locomotiva Mountain a vapor superaquecido, com 51 toneladas de peso adherente.

Especificações n.º 59 — estrados metallicos de 12 me-

tros de comprimento e demais material metallico necessario para a construcção de vagões fechados de 28 toneladas de lotação.

Especificações n.º 59 A — estrados metallicos de 12 metros de comprimento e demais material metallico necessario para a construcção de vagões fechados de 28 toneladas de lotação.

Especificações n.º 60 — estrados e superstructuras metallicas, com 12 metros de comprimento, para a construcção de vagões gradeados de 28 toneladas de lotação.

Especificações n.º 60 A — estrados e superstructuras metallicas, com 12 metros de comprimento, para a construcção de vagões gradeados de 28 toneladas de lotação.

Especificações n.º 61 — vagões tanques completos para transporte de liquidos inflammaveis.

Especificações n.º 177 — trucks integraes de aço fundido, para vagões de 28 toneladas de lotação.

Especificações n.º 177 A — trucks integraes de aço fundido, para vagões de 28 toneladas de lotação.

Especificações n.º 177 B — trucks integraes de aço fundido, para vagões de 28 toneladas de lotação, typo "Springplankless".

Especificações n.º 178 — eixos montados typo "Standard", para vagões de 28 toneladas de lotação.

Especificações n.º 178 A — engates automaticos "Alliance", da "American Steel Foundries" ou "Atlas", da "Societé Anonyme Usines Emile Henricot".

Especificações n.º 180 — trucks motores para propulsão de carros-motores articulados.

Projectos. — Executaram-se os seguintes:

Adaptação da valvula de tomada de vapor usada nas locomotivas Mikado 501 a 510, ás locomotivas Garratt 901 a 910.

Adaptação da valvula de aspiração usada nas locomotivas Mountain 801 a 825, ás locomotivas Garratt 901 a 910.

Diversos ante-projectos de locomotivas bi-articuladas para a Viação Ferrea.

Transformação da parte destinada ao Correio, dos carros-correio-bagagem Pullman, em salão para passageiros.

Carro-motor articulado duplo, com um motor e duas cabines de commando.

Carro-motor articulado triplo, com dois motores e duas cabines de commando.

Carro-motor articulado quadruplo, com dois motores e duas cabines de commando.

Carro-dormitorio com cabines para dois passageiros, sendo os leitos dispostos no sentido transversal do carro.

Carro-dormitorio com cabines para um passageiro, dispostas em dois planos.

Carro-dormitorio com cabines de dois leitos, dispostos no sentido longitudinal.

Carro-dormitorio com cabines para um passageiro, dispostas no mesmo plano.

Carro-dormitorio salão aperfeiçoado.

Carro para transporte de presos e alienados.

Novo deposito de locomotivas para Bagé.

Novo deposito de locomotivas para Cruz Alta.

Pareceres. — Emittiram-se os seguintes:

CONCORRENCIA N.º 673, para acquisição de aços rapidos, ultra-rapido, fundido em cadinhos e para molas.

CONCORRENCIA N.º 1289, para acquisição de material de borracha para freio a vacuo.

CONCORRENCIA N.º 1290, para acquisição de chapas de aço para caldeiras de locomotivas.

CONCORRENCIA N.º 1301, para acquisição de chapas para placas tubulares e para tenderes.

CONCORRENCIA N.º 1315, para acquisição de canos de latão.

CONCORRENCIA N.º 1317, para acquisição de aço especial para ferramentas.

CONCORRENCIA N.º 1350, para acquisição de um compressor de ar, de 75 H. P.

CONCORRENCIA N.º 1357, para acquisição de dois apparelhos simples de solda electrica.

CONCORRENCIA N.º 1368, para acquisição de eixos brutos para locomotivas e vehiculos.

CONCORRENCIA N.º 1376, para acquisição de travessas de freio de aço perfilado e contra-sapatas "Standard".

CONCORRENCIA N.º 1377, para acquisição de aços perfilados diversos.

CONCORRENCIA N.º 1393, para acquisição de apparelhos de solda electrica.

CONCORRENCIA N.º 1394, para acquisição de estrados, trucks de aço fundido, eixos montados e engates para a construcção de vagões fechados e gradeados de 24 toneladas de lotação, e locomotivas.

CONCORRENCIA N.º 1406, para acquisição de materiaes destinados á construcção de vagões-frigorificos nas Officinas da Viação Ferrea.

CONCORRENCIA N.º 1424, para acquisição de vagões-tanques para transporte de liquidos inflammaveis.

CONCORRENCIA N.º 1447, para acquisição de blocos de magnesia para revestimento isolado de caldeiras de locomotivas.

Outros trabalhos

Effectuaram-se mais os trabalhos seguintes:

Estudos sobre o material metallico necessario para a construcção de vagões fechados e gradeados nas Officinas da Viação Ferrea.

Estudos sobre a transformação de vagões plataformas, existentes, em fechados, para transporte de mercadorias.

Projecto de um vagão com báias, para transporte de animaes finos.

Diversos estudos sobre uma nova usina electrica para Santa Maria.

Diversos estudos sobre a adopção de carros-motores nos serviços da Viação Ferrea.

Fornecimento de dados diversos á Inspectoria Federal das Estradas, á Commissão de Padronização do Material Ferroviario e á Commissão Militar de Rêde.

Estudo sobre molas espiraes para carros de passageiros, correio-bagagem e vagões de 16 toneladas.

Estudos preparatorios para uma série de experiencias de molas a ser realizada no Laboratorio de Resistencia da Escola de Engenharia.

Diversos estudos sobre lotações de trens.

Determinação do centro de gravidade das locomotivas Garratt ns. 901 a 910.

Modificação das caixas de fumaça das locomotivas Mountain 801 a 825 e Garratt 901 a 910.

Estudo sobre a uniformização de chapas de aço para caldeiras de locomotivas.

Previsão das despesas para acquisição de machinas-ferramentas e do augmento da força motriz necessaria para accionar essas machinas.

Estudo e parecer sobre um novo typo de apparelhos de choque e tracção Spencer & Moulton.

Estudo sobre a actual usina electrica de Santa Maria,

incluindo o augmento do machinario novo, previsto para as officinas dessa localidade.

Estudo sobre a modificação da braceria entre a terceira e quarta roda conjugada das locomotivas Mountain 801 a 825.

Estudo e projecto de um carro-motor para o sr. eng.º Chefe da 4.ª Divisão.

Varios estudos sobre a relação de alavancas do freio para trucks integraes de aço fundido, para cylindros de 18 e 21 pollegadas.

Relação e orçamento sobre o machinario novo destinado ao Deposito de Bagé.

Experiencias com as machinas para repicar limas, offerecidas pela Fabrica Kolberg N. C. e parecer sobre a conveniencia de acquisição das mesmas.

Traducção das instrucções sobre fundações de um novo compressor rotativo "Demag", adquirido para as officinas de Rio Grande.

Varios estudos e projectos sobre macacos hydraulicos telescopicos, de 15 toneladas de capacidade, para valas falsas.

Desenhos. — Foram executados durante o anno, além de numerosos desenhos a lapis, 294 desenhos matrizes, em téla, sendo:

Locomotivas, peças e accessorios.....	81
Carros, peças e accessorios.....	61
Vagões, peças e accessorios.....	115
Diversos	37
Total.....	294

Photocopias. — Durante o anno, foram executadas 8412 copias de desenhos em papel "Ozalid" para a administração, officinas mechanicas, inspectorias, depositos de locomotivas, Almoxarifado, Via Permanente e para os interessados no fornecimento de materiaes á Viação Ferrea.

Em 1935 foram executadas 4127 copias.

Mimeographo. — Durante o anno de 1936, foram executadas 122.041 copias de circulares, especificações, instrucções, etc., assim distribuidas:

Para a Directoria	40.247
Para a 1.ª Divisão	20.289
Para a 2.ª Divisão	3.255
Para a 3.ª Divisão	57.810
Para a 4.ª Divisão	440
Total	122.041

Em 1934 (8 mezes) o mimeographo produziu 34.761 copias e em 1935, 37.559.

Laboratorio de Analyses

O Laboratorio de Analyses, installado em 1932 em uma dependencia do Deposito de Director Augusto Pestana, destinado a analyses de carvão, vem sendo, desde aquella data, progressivamente augmentado e dotado do apparelhamento necessario para analyses e ensaios de diversos materiaes, taes como: oleos, tintas, vernizes, artefactos de borracha e varios outros, de accordo com o plano préviamente traçado.

Durante o anno de 1936 foi iniciada a organização da secção destinada a analyses e ensaios electrolycticos, tendo sido, no anno de 1935, augmentadas a secção de tintas, esmaltes e vernizes, com a construcção de varios apparelhos, e a secção de oleos, com a acquisição de um apparelho "Conradson", destinado á dosagem de residuo carbonoso, e com a construcção de um apparelho para a verificação de ponto de fulgor.

Apezar desse desenvolvimento, a apparelhagem do referido Laboratorio é ainda um tanto deficiente. Comtudo, já vem prestando bons serviços.

Durante o anno de 1936 foram entregues ao Laboratorio 179 amotras para analyses e ensaios contra 143 em 1935 e 187 em 1934, num total de 509 amostras entregues nesses tres annos.

OFFICINAS

Durante o anno de 1936, funccionaram regularmente as officinas de Santa Maria, Rio Grande e Kilometro Tres.

Em 31 de Dezembro de 1936, trabalhavam nas 3 officinas 1610 empregados, sendo:

Officinas de Santa Maria	566
Officinas de Rio Grande	649
Officinas do Kilometro Tres	395
Total	1610

Em igual data do anno de 1935, trabalhavam nas officinas 1456 empregados. O excesso de 154 empregados em 1936 sobre 1935 provém da applicação da lei de oito horas de trabalho, bem como pela admissão, em caracter provisorio, para attender a reparação e construcção de carros-motores, construcção de fornalhas de locomotivas, transformação de vagões plataformas em fechados, construcção de 100 vagões fechados e quatro vagões frigorificos.

A importancia das folhas de vencimentos do pessoal das officinas, no anno de 1936, foi a seguinte:

	Importancia	Média mensal
Santa Maria	2.423:256$700	201:938$000
Rio Grande	2.624:673$500	218:722$800
Kilometro Tres	1.699:950$900	141:662$600
	6.747:881$100	562:323$400

Essas folhas, no anno de 1935, attingiram ao total de 5.907:333$000, que corresponde á média mensal de ..... 492:277$800.

Producção das Officinas

Durante o anno de 1936, foi a seguinte a producção das Officinas:

135 locomotivas reparadas, com a média mensal de 11,25, contra 10,08 em 1935.

166 carros, sendo 77 de pequenas e médias reparações, 78 de grandes reparações e 11 reconstrucções, com a média mensal de 13,83 contra 13,00 em 1935.

980 vagões reparados, com a média mensal de 81,66 contra 77,08 em 1935.

O custo global da reparação de locomotivas, carros e vagões, inclusive as reconstrucções, attingiu á importancia de 7.872:409$020, assim discriminada:

	1936	1935
Locomotivas	4.183:776$720	3.769:417$300
Carros	1.845:312$600	1.961:252$840
Vagões	1.843:319$700	1.743:238$400
	7.872:409$020	7.473:908$540

A média do custo das reparações, por unidade, foi a seguinte:

	1936	1935
Locomotivas	30:990$938	31:152$209
Carros	11:116$340	12:572$133
Vagões	1:880$938	1:884$582

Numero médio de empregados, por mez, por unidade de locomotivas, carros e vagões reparados, no ultimo quinquennio

DESIGNAÇÃO	1932		1933		1934		1935		1936	
	Quantidade	N.º de empregados por unidade	Quantidade	N.º de empregados por unidade	Quantidade	N.º de empregados por unidade	Quantidade	N.º de empregados por unidade	Quantidade	N.º de empregados por unidade
Locomotivas reparadas	128	44,28	123	44,84	115	45,15	121	46,08	135	44,38
Carros reparados, construidos e reconstruidos	129	18,14	113	19,89	105	20,52	156	15,09	166	14,77
Vagões reparados, construidos e reconstruidos	834	3,03	852	2,71	984	2,40	925	2,56	980	2,55

Reparação de autos de linha e automoveis

Foram reparados durante o anno de 1936, pelas Officinas de Santa Maria, 37 autos de linha e um automovel, assim discriminados:

Da Via Permanente (linha)	15
Da Caixa de Aposentadorias e Pensões (linha)	13
Da Directoria	1
Do Trafego (linha)	9
Total	38

Serviços executados para o Almoxarifado

A fundição de ferro e bronze nas Officinas attingiu ás seguintes quantidades:

OFFICINAS	FERRO FUNDIDO		Custo unitario 1 kg.	BRONZE FUNDIDO		Custo unitario 1 kg.
	Kilos	Importancia		Kilos	Importancia	
Santa Maria	442.502,3	279:259$090	$631	154.717,75	347:590$450	2$246
Rio Grande	283.024,0	158:417$310	$559	111.583,00	292:047$420	2$617
Totaes em 1936 e custo unitario	725.526,3	437:676$400	$603	266.300,75	639:637$870	2$401
Totaes em 1935 e custo unitario	647.478,0	376:225$660	$581	238.405,8	576:698$790	2$418

Objectos manufacturados

Grande numero de objectos foram confeccionados pelas Officinas para as diversas Divisões da Viação Ferrea; dentre esse objectos, destaca-se, pela quantidade, a producção de grampos, parafusos, arruellas e rebites para a 4.ª Divisão, que em 1936 attingiu ás cifras indicadas no quadro abaixo:

DESIGNAÇÃO	1936	1935	Differença em 1936
Grampos de linha....	—	763.237	— 763.237
Parafusos de linha..	204.992	165.060	+ 39.932
Arruellas	261.198	131.328	+ 129.870
Rebites	256.451	195.258	+ 61.193

Custo da producção

A importancia gasta com a manufactura de objectos e fundição de ferro e bronze, por conta do Almoxarifado, foi a seguinte, comparada com a do anno anterior:

DESIGNAÇÃO	1936	1935	Differença em 1936
Objectos manufacturados	1.616:984$660	1.634:361$070	— 17:376$410
Fundição de ferro e bronze	1.077:314$270	952:924$450	+ 124:389$820
Total	2.694:298$930	2.587:285$520	+ 107:013$410
Média mensal..	224:524$910	215:607$126	+ 8:917$784

Nas cifras acima não está incluido o enchimento preparado pelas Officinas de Santa Maria.

Serviços executados para a 4.ª Divisão

Diversos serviços foram executados para a 4.ª Divisão, taes como reparação de bombas, caldeiras, giradores, locomoveis, etc., pelas Officinas de Santa Maria e Rio Grande, de accordo com as ordens de serviço expedidas por essa Divisão.

OFFICINAS DE SANTA MARIA

A producção das Officinas Mechanicas de Santa Maria, em 1936, foi a seguinte, comparada com a de 1935:

Foram reparadas 71 locomotivas, sendo:

	1936	1935
Reparações pequenas e médias.....	6	6
Reparações grandes	65	57
	71	63

Melhoramentos nas Officinas de Santa Maria

De accordo com o projecto de uma remodelação parcial de diversas secções das Officinas de Santa Maria e cuja execução assegurará ás referidas Officinas, por mais alguns annos, a capacidade necessaria para o bom desempenho dos serviços que lhes estão affectos, levou-se a effeito em 1936 mais alguns melhoramentos, entre os quaes destacam-se os seguintes:

— Ficou concluida a remoção e installação das machinas e outros apparelhos da secção de extracção de bandagens, para o local determinado:

— Ficou concluido o calçamento, com parallelepipedos de madeira, no pavilhão central.

— Na secção de tornos, plainas, etc., foi feito o deslocamento da linha central, de accordo com o projecto de reforma.

— Foi effectuada a ligação de mais tres vallas e concluida a ligação das linhas na secção de ajustagem.

— A conservação de calhas e a substituição de telhas de zinco, em máu estado, no decorrer do anno, foi effectuada de accordo com as necessidades.

— As cercas que circumdam o recinto das Officinas foram, em parte, substituidas, outras refeitas, etc.

— Foi substituida a madeira, em máu estado, de algumas vallas.

— Ficou terminado o parque para rodados, de accordo com o plano geral de reforma.

— Foi montada mais uma ponte rolante, installada no 2.º vão da secção de fundição.

— Ficaram concluidas a construcção e installação do convertedor Bremer e outros apparelhos destinados á fundição de aço, serviço esse que será iniciado nos primeiros mezes de 1937.

— Foram reparadas ainda, no decorrer de 1936, as seguintes machinas: 1 plaina de mesa, 1 torno de rodas, 1 torno mechanico, 3 plainas limadoras, 1 torno horizontal e 2 machinas de furar.

— Estão sendo montadas as machinas e demais apparelhos para repicagem de limas.

— Está sendo construido o augmento de um pavilhão na caldeiraria, afim de receber a installação das machinas e apparelhos para reparação de cylindros de freio a vacuo.

— Está sendo reparado o grupo-motor de 200 HP, ultimamente adquirido, afim de ser montado nessas Officinas.

— Está sendo feito o calçamento de diversos pontos das Officinas, bem como está sendo concertada e substituida a pavimentação, em máu estado, por outra de parallelepipedos, assim como outros melhoramentos de menor vulto.

OFFICINAS DE RIO GRANDE

A producção das Officinas de Rio Grande, em 1936, foi a seguinte, em comparação com a de 1935:

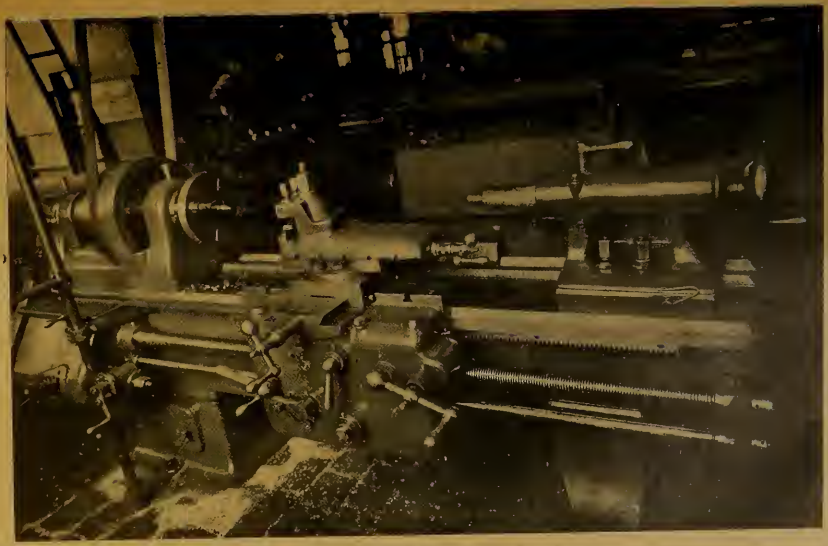
Locomotivas:

Foram reparadas 64 locomotivas, sendo:

	1936	1935
Reparações pequenas e médias.....	13	7
Reparações grandes	51	51
	64	58

A média da reparação attingiu, em 1936, a 5,33 locomotivas por mez, contra 4,83 em 1935, ou seja mais 0,50.

O custo total dessas reparações foi de 2.016:074$800, com uma média de 31:501$168 por locomotiva.



Torno mechanico construido nas Officinas de Rio Grande.

Carros:

Em 1936, deram sahida das Officinas 61 carros, sendo:

	1936	1935
Reconstrucções	4	6
Reparações geraes	34	18
Reparações médias	23	38
	61	62

A despesa com a reparação e reconstrucção desses vehiculos e o custo médio unitario, foi o seguinte:

DESIGNAÇÃO	Despesa	Quantidade	Média mensal	Custo médio
Reconstrucções ...	110:033$600	4	0,33	27:508$400
Reparações	602:925$700	57	4,75	10:577$643
Total em 1936	712:959$300	61	5,08	11:687$857
Total em 1935	817:074$640	62	5,16	13:178$623

Vagões:

Em 1936, sahiram das Officinas 149 vagões, sendo:

	1936	1935
Reconstrucções	2	1
Reparações geraes	17	5
Reparações médias	130	95
	149	101

A despesa total effectuada com os vagões, sahidos das Officinas foi de 269:256$900, com a média mensal de .... 22:438$075 e o custo unitario de 1:807$093.

Em 1935 a despesa total foi de 177:153$100, com a média mensal de 14:762$758 e o custo unitario de 1:753$991.

Melhoramentos executados nas Officinas de Rio Grande

— Collocação de 200 metros quadrados de parallelepipedos de madeira na secção de ajustagem.

— Construcção de 5 claraboias de 2 × 3 metros no telhado da secção de tornos.

— Confecção de 12 tornos de aço forjado para a secção de ajustagem.

— Construcção de um galpão de madeira de 15 metros de comprimento por 7 de largura para collocar-se a secção de funilaria.

— Reparação geral em todos os machinismos desgastados pelo uso e outros melhoramentos de menor vulto.

OFFICINAS DO KILOMETRO TRES

A producção das Officinas do Kilometro Tres foi o seguinte:

Carros:

Durante o anno, sahiram das Officinas 105 carros, sendo:

	1936	1935
Reconstrucções	7	13
Reparações geraes	44	35
Reparações médias	54	46
	105	94

A média mensal das reparações foi de 8,75.

A despesa com a reparação e reconstrucção desses vehiculos attingiu a 1.132:353$300, com a média de 10:784$317 por unidade.

DESIGNAÇÃO	Despesa	Quantidade	Média mensal	Custo médio
Reparações ...	965:614$600	98	8,17	9:853$210
Reconstrucções.	166:738$700	7	0,58	23:819$814
Total em 1936	1.132:353$300	105	8,75	10:784$317
Total em 1935	1.144:178$200	94	7,83	12:172$108

Vagões:

Durante o anno, sahiram das Officinas 831 vagões, sendo:

	1936	1935
Reconstrucções	10	6
Reparações geraes	71	80
Reparações médias	750	738
	831	824

A despesa total effectuada com os vagões sahidos das Officinas foi de 1.574:062$800, com a média mensal de 131:171$900 e o custo unitario de 1:894$179.

Em 1935 a despesa total foi de 1.566:085$300, com a média mensal de 130:507$108 e o custo unitario de 1:900$588.

Além dos serviços acima, essas officinas construiram tambem 6 vagões fechados de 24 toneladas, e pertencentes ao lote dos 100, cujas despesas foram levadas á conta "Fundo de Melhoramentos".

Melhoramentos e montagem de machinas nas Officinas do Kilometro Tres

Proseguiram durante o anno de 1936 os trabalhos de melhoramentos e apparelhagem das Officinas do Kilometro Tres, de accordo com o projecto elaborado e já citado em relatorios anteriores.

Entre os melhoramentos introduzidos em varias secções das referidas Officinas, citam-se os seguintes:

— Assentamento de uma plaina, duas serras circulares e um torno para tornear madeira, na secção de carpintaria mechanica, pavilhão C.

— Assentamento de uma plaina vertical e uma machina de furar, na secção de ferramentaria, pavilhão B.

— Assentamento de um polidor, na secção mechanica de carros, pavilhão B, e um rebolo esmeril duplo na secção de reparação de trucks, pavilhão C.

— Assentamento de uma machina thezoura na secção de rodados, pavilhão B.

Durante o anno proseguiu regularmente o calçamento de parallelepipedos em diversas secções.

INSPECTORIA DE ELECTRICIDADE

Decorreram normalmente os serviços a cargo da Inspectoria de Electricidade, que comprehendem as usinas geradoras de força e luz, a illuminação das locomotivas e dos carros e a fiscalização da energia electrica fornecida á Viação Ferrea pelas usinas particulares e publicas de diversas localidades.

Em 31 de Dezembro de 1936 a Inspectoria de Electricidade dispunha de 67 empregados. A despesa apurada pelas folhas de vencimentos foi, em 1936, de 314:206$800, com a média mensal de 26:183$900.

São as seguintes as usinas em funccionamento, pertencentes á Viação Ferrea:

Usinas em funccionamento, pertencentes á Viação Ferrea

LOCALIDADES	MOTOR			GERADOR					
	Numero	Typo	Potencia HP	Numero	Typo de corrente	Voltagem	Corrente normal	POTENCIA Kw.	POTENCIA HP
Santa Maria	011	Semi-fixa	100	2	Cont.	230	522	120	165
Santa Maria	012	Semi-fixa	65	15	Cont.	230	243	56	76
Kilometro Tres	018	Semi-fixa	100	4	Cont.	230	243	56	76
Kilometro Tres	02	Fixa	80	3	Cont.	220	273	60	81,5
Cacequy	016	Semi-fixa	60	9	Altern.	220/230	87	60 KWA.	81,5
Couto	015	Semi-fixa	60	10	Cont.	230	204	45	60
Ivo Ribeiro	017	Semi-fixa	48	8	Cont.	230	109	25	34
Bagé	043	Locomovel	25	21	Cont.	230	95	21	28,5
Director A. Pestana	101	Explosão	100	6	Cont.	230	152	35 „	47,5
Passo Fundo	020	Locomovel	30	7	Cont.	230	109	25	34
Jacuhy	049	Locomovel	15	19	Altern.	230	38	15 KWA.	20,5
Marcellino Ramos	044	Locomovel	25	22	Cont.	230	87	20	27
Cerro Chato	060	Locomovel	25	16	Cont.	220	62	13.5	18,5
Montenegro	048	Locomovel	25	5	Cont.	220	60	13	17,5
Cruz Alta	047	Locomovel	40	12	Altern.	220/380	43,4	30 KWA.	40
Volante	0103	Explosão	30	23	Cont.	230	35	8	11

A energia electrica fornecida pelas usinas da Viação Ferrea, para illuminação e força motriz attingiu, em 1936, como se verifica pelo quadro a seguir, a 1.933.400 kilowatts-hora na importancia de 696:237$955, ou sejam 161.117 kilowatts-hora por mez, na importancia de 58:019$830, com o custo médio de $360 o kilowatt-hora.

Em 1935, foram fornecidos 152.344 kilowatts-hora por mez, na importancia de 53:292$570, correspondente ao preço médio de $350 o kilowatt-hora.

Verifica-se, pois, que em 1936 houve um accrescimo de $010 no custo do kilowatt-hora.

Sant

Kilo

Rio
Cace
Cout
Ivo
Bagé
Dire
Pass
Marc
Cerr
Mont
Cruz
Jacu

NOTA

285 a

Energia electrica fornecida pelas usinas da Viação Ferrea para illuminação e força motriz

USINAS	NATUREZA DO SERVIÇO	DESPESA COM PESSOAL E MATERIAL		NUMERO DE KILOWATTS FORNECIDOS		Custo médio kw/h	TYPO DE FORÇA MOTRIZ
		Durante o anno	Média mensal	Durante o anno	Média mensal		
Santa Maria	Força e luz ás Officinas, luz p.ª estação, escriptorios, casas de moradia e outras repartições	98:001$668	8:166$806	357.845	29.820	$274	Machinas semi-fixa de 100 e 65 HP
Kilometro Tres	Força e luz ás Officinas	101:595$052	8:466$254	192.979	16.082	$526	Machinas semi-fixa de 100 e 80 HP.
Rio Grande	Força ás Officinas...	176:146$495	14:678$791	532.875	44.406	$331	Grupos conversos de 300 HP.
Caceqny	Força e luz.....	34:152$885	2:846$074	289.739	24.145	$118	Machina semi-fixa de 60 HP.
Couto	Força e luz.....	41:220$510	3:435$042	114.355	9.530	$360	Machina semi-fixa de 60 HP.
Ivo Ribeiro	Força e luz.....	40:178$940	3:348$245	87.574	7.298	$459	Machina semi-fixa de 50 HP.
Bagé	Luz	30.456$534	2:538$045	62.515	5.210	$487	Locomovel de 25 HP.
Director A Pestana..	Força e luz.....	27:065$285	2:255$440	98.029	8.169	$276	Motores a gaz pobre de 100 e 30 HP.
Passo Fundo	Força e luz.....	30:276$220	2:523$018	59.814	4.985	$506	Machina semi-fixa de 40 HP.
Marcellino Ramos ..	Força e luz.....	25:684$895	2:140$408	21.849	1.821	1$175	Locomovel de 25 HP.
Cerro Chato	Força e luz.....	15:925$484	1:327$124	13.706	1.142	1$162	Locomovel de 25 HP.
Montenegro	Luz	24.489$505	2:040$792	47.296	3.941	$518	Locomovel de 25 HP.
Cruz Alta	Luz	24:292$146	2:024$346	25.528	2.127	$952	Locomovel de 40 HP.
Jacuhy	Força e luz.....	26:753$336	2:229$445	29.296	2.441	$913	Locomovel de 15 HP.
Total geral..	.....	696:237$955	58:019$830	1.933.400	161.117	$360	

NOTA: — Existem ainda nas Officinas as seguintes machinas a vapor:

Officinas de Santa Maria: uma machina a vapor (n.º 64) de 250 HP., que acciona as transmissões; uma caldeira que fornece vapor a um compressor de ar de 120 HP.

Officinas de Rio Grande: uma machina a vapor "Cail Halot" de 80 HP., que acciona as transmissões.

Officinas do Kilometro Tres: uma caldeira que fornece vapor a dois compressores de ar, de 60 HP. cada um.

Melhoramentos internos

Em Agosto, foi inaugurada a nova usina da Viação Ferrea em Cruz Alta, possuindo a mesma as seguiutes caracteristicas:

Locomovel de 40 HP.

Corrente alternada de 30 Kwa. para 220/380 volts.

Edificio novo e transmissão entre dynamos e locomovel do systema Renold.

Essa usina encontra-se trabalbando em perfeitas condições, ficando, assim, resolvido o problema de força e luz para os serviços da Viação Ferrea nessa localidade.

Installações novas

Durante o anno de 1936 foram feitas, entre outras de menor importancia, as seguintes installações novas:

3 chaves de reversão nas Officinas do Kilometro Tres;

1 motor electrico de 10 HP. na carpintaria das Officinas do Kilometro Tres;

1 motor electrico de 15 HP. para accioiar o compressor de 32 HP. nas Officinas de Santa Maria;

1 motor de 50 HP. nas Officinas de Santa Maria;

1 motor de 10 HP. nas Officinas de Santa Maria;

1 motor de 5 HP. na usiua do Kilometro Tres;

1 motor de 20 HP. nas Officinas de Rio Grande;

1 motor de 10 HP. nas Officinas da Via Permanente em Cruz Alta;

1 motor de 25 HP. no Deposito de Cruz Alta.

Turbo-dynamos

Em 31 de Dezembro de 1936 existiam installados uas locomotivas da Viação Ferrea 190 turbo-dynamos.

Illuminação de carros

Achavam-se dotados em 31 de Dezembro, de luz electrica propria, 220 carros, nos quaes estavam installados 202 dynamos e respectivas baterias, 18 só com baterias e 2 com installação para 220 volts. Existiam em 31 de Dezembro 402 baterias, sendo 303 de chumbo e 99 de nickel-cadmium.

Na 2.ª Secção de Electricidade, com séde em Rio Grande, continuou a fabricação de chapas positivas para accumuladores de chumbo, sendo as caixas de madeira substituidas, em

grande numero, por outras de ebonite, adquiridas em São Paulo, afim de serem aproveitadas as chapas negativas e reaproveitadas as baterias de accumuladores de chumbo, retiradas do serviço.

Revisão geral de accumuladores

Durante o anno de 1936, foram feitas 4.352 revisões em diversos accumuladores, assim discriminadas:
3.387 em accumuladores de chumbo;
965 em accumuladores de nickel-cadmium.

Carga nos accumuladores

Foram procedidas 4.352 cargas em diversos accumuladores.

Bombas electricas

Achavam-se funccionando, em 31 de Dezembro de 1936, 38 grupos motores-bombas em diversas installações hydraulicas da Viação Ferrea.

Contadores de corrente electrica

Achavam-se installados, em 31 de Dezembro de 1936, 556 contadores de corrente electrica, assim discriminados:

Em dependencias da Viação Ferrea...	63
Em residencias de empregados.....	455
Em residencias particulares.....	38
Total.....	556

Secção de galvanoplastia

Foram nickeladas, durante o anno, 2.622 peças de locomotivas, carros, carros-motores, apparelhos telegraphicos, electricos, etc., e polidas 1.704 peças.

INSPECTORIA DE TRACÇÃO

Em 31 de Dezembro de 1936, trabalhavam nas inspectorias de tracção 2.054 empregados contra 1.775 em 1935, sendo na 1.ª Secção 505, na 2.ª 474, na 3.ª 340, na 4.ª 421 e na 5.ª 314 empregados.

O excesso de 279 empregados em 1936 sobre 1935 é justificado pela implantação da lei de 8 horas de serviço, de accordo com o decreto n.º 279, de 7 de Agosto de 1935.

Premios de economia de combustiveis

No dia 26 de Agosto de 1936 foram distribuidos os premios de economia de combustiveis aos foguistas e machinistas que se tornaram merecedores delles durante o anno anterior.

A entrega foi effectuada na séde do Club Operario Ferro-Viario, em Cacequy, pela commissão de funccionarios, designados pela Directoria Geral da Viação Ferrea e pelos representantes das Companhia Estradas de Ferro e Minas de São Jeronymo e Companhia Carbonifera Rio Grandense, distribuidoras dos premios.

Foram os seguintes os empregados contemplados com os premios:

1.ª Secção:

1.º premio — machinista Paulo Brasil e foguista Oscar Mesquita Dias;
2.º premio — machinista Joaquim Bonifacio de Moura e foguista João Pedro Muniz;
3.º premio — machinista José Gastaldo e foguista Carlos Ebert.

2.ª Secção:

1.º premio — machinista Astrogildo Moraes e foguista Amaro Manoel Augusto;
2.º premio — machinista Justino Silva Nascimento e foguista Argemiro Camargo Filho;
3.º premio — machinista José Cartides Nunes e foguista Oswaldo Pio da Silva.

3.ª Secção:

1.º premio — machinista Joaquim Soares de Oliveira e foguista Eduardo Bassoaldo;
2.º premio — machinista Abilio Rodrigues Costa e foguista João Fernandes;
3.º premio — machinista Alcides Miranda e foguista Manoel Camacho.

4.ª Secção:

1.º premio — machinista Gaspar Rodrigues de Moraes e foguista Crescencio Affonso Nunes;

2.º premio — machinista André Medeiros Avila e foguista Athayde Machado dos Santos;

3.º premio — machinista João Pedro Rodrigues e foguista Alcebiades Moraes.

5.ª Secção:

1.º premio — machinista Olmiro Severo e foguista Anaurelino Pereira da Silva;

2.º premio — machinista Virgilino Oliveira e foguista Ataliba Soares;

3.º premio — machinista Francisco Colvero e foguista Alvaro Potita da Conceição.

Emblema do merito

Para proceder a escolha dos machinistas merecedores do premio correspondente ao anno de 1935, reuniu-se em Porto Alegre, em Março de 1936, a commissão de funccionarios para tal fim nomeada.

Foram contemplados os seguintes machinistas:

Luiz Martins, da 1.ª Secção.
Therencio Pinheiro de Lima, da 2.ª Secção.
Deoclecio Pereira da Silva, da 3.ª Secção.
Alcides Pimenta, da 4.ª Secção.
Virgilino Oliveira, da 5.ª Secção.

Preparo de machinistas

Além da instrucção regularmente ministrada aos machinistas pelos respectivos instructores, proseguiu em plena actividade, durante o anno de 1936, o preparo de praticantes de machinistas nas cinco secções da Tracção.

A habilitação dos praticantes foi tambem desenvolvida pelos instructores de machinistas, auxiliados por instructores especiaes, sob a orientação das inspectorias de tracção.

Depois de um periodo de instrucção theorica e pratica, os praticantes são submettidos a exame, procedido por commissões organizadas em cada secção, afim de se habilitarem ao cargo de machinistas.

Ficaram habilitados, em 1936, para exercer o cargo de machinistas, 19 praticantes, que vão sendo promovidos á medida que se verificam vagas.

Melhoramentos nos Depositos

Em virtude da compressão de despesas, poucos melhoramentos foram introduzidos nos Depositos e dependencias da Tracção.

Na 2.ª Secção de Tracção foram feitos, entre outros de menor vulto, os seguintes melhoramentos:

Foi construida uma nova carvoeira para carvão nacional com 70 metros de comprimento por 7 metros de largura média.

Essa carvoeira tem uma capacidade para cerca de 1.500 toneladas e veiu substituir a que existia e que já se encontrava em pessimo estado.

Com a construcção dessa carvoeira resolveu-se em parte o problema da cinza em Santa Maria, pois as locomotivas podem agora fazer a limpeza de fogo ao lado da mesma e junto ao barranco, permittindo, assim, o escoamento de cinza e escorias dos cinzeiros das locomotivas, evitando o accumulo desta no recinto do Deposito.

Installou-se um compressor, accionado por motor electrico, no mesmo Deposito.

Foi tambem augmentado o galpão da seccagem de areia e montado mais um forno metallico para seccar areia, forno esse de grande rendimento e de muita efficiencia.

No Deposito de Couto, foi montado um martellete que muito veio melhorar as suas condições de trabalho.

Foram feitos melhoramentos em innumeras casas da Tracção, taes como aberturas de janellas, pintura, concerto de cercas, etc.

3.ª Secção de Tracção:

Construiu-se, em Cacequy, com material velho, um seccador de areia mais espaçoso e com disposição melhor que o antigo.

4.ª Secção de Tracção:

Entre outros melhoramentos effectuados, destaca-se o inicio da construcção do novo Deposito de Bagé, com o aproveitamento do pavilhão da Viação Ferrea, que figurou na Exposição Farroupilha, em 1935.

5.ª Secção de Tracção:

Installou-se um novo forno de seccar areia em Santo Angelo.

Foram iniciados os trabalhos de reparação do Deposito de Passo Fundo.

Tratamento de agua e lavagem de caldeiras pelo systema Dearborn

O tratamento de agua e a lavagem de caldeiras pelo systema Dearborn foi iniciado, na Viação Ferrea, pela Dearborn Chemical Company, em 27 de Abril de 1933.

O contracto para esse serviço abrangia o praso de um anno e se limitava unicamente ao tratamento de agua de alimentação das caldeiras de locomotivas e machinas fixas da 2.ª Secção de Tracção.

Diante dos resultados obtidos, o tratamento Dearborn foi extendido, em 1934, ás demais secções, continuando ainda em 1936.

Transporte de medicos em automoveis de linha da Caixa de Aposentadoria e Pensões

O transporte de medicos em autos de linha, reiniciado em Janeiro de 1933, foi feito em 1936 com regularidade, continuando taes vehiculos, que são de propriedade da Caixa de Aposentadoria e Pensões, a serem reparados, conservados e conduzidos pela 3.ª Divisão, de accordo com o convenio celebrado entre a Viação Ferrea e a junta Administrativa da referida Caixa.

Em 31 de Dezembro de 1936 era a seguinte a situação dos autos de linha da Caixa de Aposentadoria e Pensões:

N.º do auto de linha	Estado de conservação	Localização	Observações
21	—	—	Deu baixa a 30 de Setembro de 1936.
22	—	—	Deu baixa a 30 de Setembro de 1936.
23	—	—	Deu baixa a 30 de Setembro de 1936.
24	Bom	Deposito de Alegrete	
25	Regular	Deposito de Bagé	
26	Regular	Deposito de Eng.º Ivo Ribeiro	
27	Bom	Deposito de Cacequy	
28	—	—	Deu baixa a 30 de Setembro de 1936.
29	—	Officinas de S. Maria	Em reparação.
30	Regular	Deposito de Montenegro	
31	Bom	Deposito de Couto	
32	Regular	Deposito de Cacequy	
33	Bom	Deposito de Cruz Alta	
34	—	Officinas de S. Maria	Em reparação.
36	Regular	Deposito de P. Fundo	
37	Bom	Deposito de S. Maria	

RESUMO:

Em serviço:

Em bom estado.....	5	
Em regular estado.....	5	
Em máu estado.....	—	10

Nas officinas:

Em reparação	2	
Aguardando reparação	—	2

Os autos de linha ns. 21, 22, 23 e 28 deram baixa em 30 de Setembro de 1936.

A conservação e a conducção desses automoveis estão a cargo dos Depositos, sob a fiscalização dos srs. inspectores de tracção.

O percurso total effectuado durante o anno de 1936 foi de 157.944,515 kilometros, contra 148.661,919 kilometros em 1935, isto é, superior em 9.282,596 kilometros ao do anno anterior.

As despesas com a reparação, conservação e conducção desses autos, que em 1935 importaram em 54:893$700, em 1936 attingiram a 58:737$900, ou sejam mais 3:844$200 do que as do anno anterior.

Essas despesas com conservação e conducção podem ser apreciadas no quadro a seguir, onde constam tambem outros dados importantes referentes a esse serviço:

Despe porte de medicos em 1936

Numero do auto	Percurs effectua	KILOMETRO		DESPESA TOTAL	
		IFICANTE			
		Custo	Despesa com a conservação e conducção	Com gasolina, oleo, conservação e conducção	Por kilometro percorrido
	K				
24	6.160,0	$024	$041	1:338$200	$217
25	18.317,9	$027	$022	3:487$900	$191
26	21.804,7	$025	$002	3:646$500	$167
27	3.336,0	$020	$022	589$700	$176
29	3.978,0	$008	$027	704$100	$177
30	18.549,8	$026	$044	3:587$200	$193
31	15.924,8	$027	$036	2:646$200	$166
32	20.694,6	$041	$048	4:801$800	$232
33	15.197,6	$025	$027	2:620$000	$172
34	12.533,8	$038	$094	3:497$400	$279
36	7.132,0	$005	$129	1:643$700	$230
37	14.315,0	$006	$021	1:784$600	$125
Total	157.944,5	0$026	0$038	30:347$300	0$192

Despesa com o custeio dos automoveis da Caixa de Aposentadoria e Pensões para o transporte de medicos em 1936

Numero do auto	Percurso effectuado	GASOLINA		OLEO LUBRIFICANTE		Despesa com a conservação e conducção	CONSUMO E CUSTO POR KILOMETRO					DESPESA TOTAL	
		Quantidade	Custo	Quantidade	Custo		GASOLINA		OLEO LUBRIFICANTE		Despesa com a conservação e conducção	Com gasolina, oleo, conservação e conducção	Por kilometro percorrido
							Quantidade	Custo	Quantidade	Custo			
	K	L		L			L		L				
24	6.160,000	967,000	936$900	52,350	148$900	252$400	0,157	$152	0,008	$021	$041	1:338$200	$217
25	18.317,972	2.670,000	2:597$500	174,000	490$800	399$600	0,146	$142	0,009	$027	$022	3:487$900	$191
26	21.804,700	3.109,500	3:051$500	198,000	543$800	51$200	0,143	$140	0,009	$025	$002	3:646$500	$167
27	3.336,000	446,400	447$500	24,000	67$800	74$400	0,134	$134	0,007	$020	$022	589$700	$176
29	3.978,000	574,000	566$800	12,000	30$000	101$300	0,144	$142	0,003	$008	$027	704$100	$177
30	18.549,872	2.349,500	2:284$000	171,000	488$000	815$200	0,127	$123	0,009	$026	$044	3:587$200	$193
31	15.924,891	1.897,000	1:639$100	151,368	433$000	573$500	0,119	$103	0,009	$027	$036	2:646$200	$166
32	20.694,600	4.917,000	2:947$400	307,750	857$700	996$700	0,237	$143	0,015	$041	$048	4:801$800	$232
33	15.197,600	1.869,000	1:818$300	138,250	390$000	411$700	0,123	$120	0,009	$025	$027	2:620$000	$172
34	12.533,880	1.880,000	1:842$300	175,750	479$600	1:175$500	0,147	$147	0,014	$038	$094	3:497$400	$279
36	7.132,000	706,000	687$500	11,500	32$600	923$600	0,099	$096	0,002	$005	$129	1:643$700	$230
37	14.315,000	1.438,600	1:398$300	27,194	83$700	302$600	0,100	$098	0,002	$006	$021	1:784$600	$125
Total	157.944,515	22.824,000	20:217$700	1.443,162	4:045$900	6:083$700	0,144	0$128	0,009	0$026	0$038	30:347$300	0$192

A despesa com a reparação dos autos nas officinas, que importou em 28:390$000, não está incluida no quadro anterior.

Verifica-se, por esse quadro, que o custo do kilometro percorrido, que no anno de 1935 foi de $198, baixou em 1936 para $192, que corresponde a menos 0$006 por kilometro.

INSPECTORIA DO MATERIAL RODANTE

Durante o anno de 1936 os serviços affectos a essa Inspectoria correram com toda regularidade, não tendo havido alteração nos mesmos.

Em 31 de Dezembro de 1936 a Inspectoria, com séde em Santa Maria, dispunha de 100 empregados, distribuidos pelo escriptorio da Inspectoria e Postos de Visita de Santa Maria e Pinhal.

ESTRADA DE FERRO DO RIACHO

Os serviços nesta Estrada correram normalmente até 31 de Março de 1936, data em que, por conveniencia da Viação Ferrea, foi suspenso o trafego nessa linha.

O seu material de tracção, rodante e carros-motores foram transferidos para os Depositos da Viação Ferrea, onde estão sendo aproveitados convenientemente.

V PARTE

4.ª DIVISÃO (VIA PERMANENTE)

LINHAS E EDIFICIOS

VIA PERMANENTE

4.ª DIVISÃO

DESPESAS

A despesa total da 4.ª Divisão, durante o anno de 1936, alcançou á cifra de 14.996:203$520, assim desdobrada:

Pessoal	10.421:139$440
Material	4.575:064$080
Total.....	14.996:203$520

Nesse total, porém, está incluida a importancia de .... 392:931$040, correspondente a despesas que foram estornadas, durante o anno, para a conta de "Melhoramentos", ficando, assim, a despesa de custeio reduzida a 14.603:272$480.

Em 1935, a despesa de custeio attingiu a 14.141:809$600, sendo, conforme se constata no relatorio daquelle exercicio:

Pessoal	9.240:302$500
Material	4.901:507$100
Total.....	14.141:809$600

Verifica-se, assim, que a despesa real com os serviços da Via Permanente, no anno de 1936, foi superior em ..... 461:462$880 á registada em 1935.

No quadro, que se segue, está discriminada a despesa total, do anno relatado e do anterior, em todos os seus titulos, assim como a despesa orçada e a realisada em 1936.

omparada com a orçada do

	rçada 36	Despesa realisada em 1935	DIFFERENÇAS Entre a despesa orçada e a realisada em 1936	
			Para mais	Para menos
Superinten	0$000	1.303:605$100	—	20:587$800
Papelaria	0$000	49:452$100	—	41:775$300
Policia da	0$200	1.047:403$400	—	239:886$100
Reparação	0$200	4.916:082$700	45:456$050	—
Accidentes	0$000	14:273$500	1:593$900	—
Substituiç	0$000	396:357$900	—	76:280$600
Substituiç	0$000	66:509$000	—	35:945$800
Substituiç	0$000	2.589:760$800	—	1.971:558$500
Substituiç	0$000	—	75:606$100	—
Lastro ..	0$000	204:125$000	—	45:452$800
Reparação	9$800	640:614$710	—	325:210$900
Reparaçõe	0$000	380:668$520	—	134:945$250
Reparaçõe	0$200	26:963$600	4:385$300	—
Outros ma	4$200	779:709$860	—	293.163$900
Ferrament	0$000	377:166$600	—	189:772$600
Conservaç	4$200	1.084:173$520	—	214:656$590
Reparação	0$000	366:292$730	—	1:474$090
Trens de	0$000	978:103$500	—	64:569$900
Despesas		143:008$160	102:593$500	—
	8$800	15.364:270$700	229:634$850	3.655:280$130
Estornos d	.....	— 1.222:461$110		
	.....	14.141:809$590		

Differen

309 a 314

Quadro da despesa realisada na conservação da Via e Edificios, durante o anno de 1936, comparada com a orçada do mesmo anno e com a realisada no exercicio de 1935

VIA E EDIFICIOS	Pessoal	Material	Total	Despesa orçada em 1936	Despesa realisada em 1935	DIFFERENÇAS Entre a despesa orçada e a realisada em 1936	
						Para mais	Para menos
Superintendencia	1.288:805$900	118:106$300	1.406.912$200	1.427:500$000	1.303:605$100	—	20:587$800
Papelaria	—	38:224$700	38.224$700	80.000$000	49:452$100	—	41:775$300
Policia da linha	864:904$700	10:209$400	875:114$100	1.115:000$200	1.047:403$400	—	239:886$100
Reparação da linha	5.673:143$200	67:313$050	5.740.156$250	5.695:000$200	4.916:082$700	45:456$050	—
Accidentes	12:004$500	2:589$400	14:593$900	13:000$000	14:273$500	1:593$900	—
Substituição de dormentes (mão de obra)	356:911$000	808$400	357.719$400	434:000$000	396.357$900	—	76:280$600
Substituição de trilhos (mão de obra)	34.054$200	—	34.054$200	70:000$000	66:509$000	—	35:945$800
Substituição de dormentes (material)	223$500	1.928:218$000	1.928:441$500	3.900:000$000	2.589:760$800	—	1.971:558$500
Substituição de trilhos (material)	—	76:606$100	76:606$100	1.000$000	—	75:606$100	—
Lastro	166:131$000	416$200	166.547$200	212:000$000	204:126$000	—	45:452$800
Reparação de pontes, boeiros, bróles e balanças	242:304$500	112:484$400	354:788$900	679.999$800	640:614$710	—	325:210$900
Reparações de cercas, portões e guarda gado	264:247$700	62:807$050	327.054$750	462.000$000	380:668$520	—	134:945$250
Reparações das linhas telegraphicas	2:580$200	29:805$300	32.385$500	28.000$200	26:962$600	4.385$300	—
Outros materiaes empregados na linha	76:331$000	545:249$300	621:580$300	911:744$200	779:709$860	—	293.163$900
Ferramentas da linha	148:306$400	171:921$000	320:227$400	510:000$000	377:166$600	—	189.772$600
Conservação de edificios e dependencias	624:309$340	585:138$270	1.209:447$610	1.424.103$200	1.084:173$520	—	214.656$590
Reparação de bombas, pulsometros e reservatorios	218:105$800	188:420$110	406:525$910	408:000$000	366:292$730	—	1:474$090
Trens de serviço	357.154$200	625:775$900	982.930$100	1.047.500$000	978.103$500	—	61.569$900
Despesas diversas da linha	91:622$300	10:971$200	102:593$500	—	143:008$160	102:593$500	—
Totaes	10.421:139$440	4.575:064$080	14.996.203$520	18.421.848$800	15.364:270$700	229:634$850	3.655:280$130
Estornos das diversas contas de Custeio para Melhoramentos			— 392:931$040		— 1.222:461$110		
Totaes			14.603:272$480		14.141:809$590		

Differença para menos entre a despesa orçada e a realisada, em 1936 3.425:645$280.

EXTENSÃO DA REDE

A extensão da rêde, em 31 de Dezembro de 1936, era a seguinte:

	km.
Linha de Santa Maria-Porto Alegre	390,65063
Linha de Santa Maria-Uruguayana	374,32075
Linha de Santa Maria-Marcellino Ramos	531,26301
Linha de Cacequy-Rio Grande	490,03703
Ramal de Entroncamento-Sant'Anna	158,56370
Ramal de Uruguayana-São Borja	216,47050
Ramal de Uruguayana-Barra do Quarahym	75,28380
Ramal de Montenegro-Caxias	116,59151
Ramal de Rio dos Sinos-Taquara	53,11000
Ramal de Taquara-Cannela	56,99560
Ramal de Carlos Barbosa-Bento Gonçalves	19,30000
Ramal de Margem do Taquary-Margem	2,10845
Ramal de Couto-Santa Cruz	30,31145
Ramal do Paredão	3,29200
Ramal de Dilermando de Aguiar-Santhiago	142,00000
Ramal de Alegrete-Quarahy-Mirim	85,00000
Ramal de Cruz Alta-Santo Angelo	109,38000
Ramal de Santa Angelo-Giruá	43,21760
Ramal de São Sebastião-Don Pedrito	55,00770
Ramal de Bazilio-Jaguarão	113,60000
Ramal de Pelotas-Pelotas Fluvial	2,98950
Ramal de Juncção-Villa Siqueira	17,28105
Ramal de Ildefonso Pinto-Villa Nova	14,90000
Total	3.101,67428

A extensão da rêde, em 31 de Dezembro de 1935, era de 3.037,82935 kms., constatando-se, assim, um augmento de .. 63,84493 kms., proveniente da inauguração e incorporação ao trafego do trecho Curussú-Santhiago, no ramal que, partindo de Dilermando de Aguiar, se dirige a São Borja, da inclusão á rêde desta Viação do trecho Severino Ribeiro-João Marcellino e da alteração do ramal denominado do Riacho.

A extensão do trecho de Curussú a Santhiago é de .... 34,71493 kms., a do trecho Severino Ribeiro a João Marcellino, de 28,00000 kms., e o accrescimo verificado com a alteração do ramal do Riacho, em virtude da retirada dos trilhos de Crystal a Pedra Redonda e da construcção do trecho do Crystal a Villa Nova, é de 1,13000 kms.

DESVIOS

Pertencentes á Viação Ferrea

A extensão dos desvios pertencentes a esta Estrada era, em 31 de Dezembro de 1936, de 332,20550 kms. contra ..... 333,00330 kms. em 1935; verificando-se, por conseguinte, um decrescimo de 797,80 mts.

Pertencentes a particulares

A extensão desta natureza de desvios era, em 1936, de 39,81270 kms., havendo um augmento de 160,60 metros sobre a extensão existente em 31 de Dezembro de 1935, que era de 39,65210 kms.

TRABALHOS EXECUTADOS NA REPARAÇÃO E CONSERVAÇÃO DA LINHA E EDIFICIOS

No exercicio em relato, houve alguns desmoronamentos de aterros e avarias em algumas obras de arte, em virtude de innundações causadas, em certos trechos, pelas fortes chuvas que cahiram. Estas enchentes, como semelhantes não se verificavam ha algumas dezenas de annos, trouxeram grandes prejuizos á Viação Ferrea.

As linhas de Sant'Anna, Uruguayana, Rio Grande e Porto Alegre estiveram com trechos interrompidos por varios dias, com paralysação do trafego; sendo que, nas proximidades da capital do Estado, a interrupção do trafego de mercadorias foi superior a uma semana em virtude de ter ficado sob as aguas o trecho de Porto Alegre até pouco além da estação Director Augusto Pestana, numa extensão de 10 kms., mais ou menos.

Na linha de Sant-Anna, proximo á estação Entroncamento, o trafego esteve, igualmente, interrompido por mais de 2 semanas, em face de um grande arrombamento do aterro, motivado pela volumosa enchente do rio Santa Maria.

A não ser outras pequenas interrupções no trafego, nos trechos de Santa Maria a Porto Alegre, Santa Maria a Cruz Alta, Santa Maria a Canabarro, Bagé a Pelotas e de Rio dos Sinos a Taquara, os trabalhos de conservação da via-permanente correram normalmente, apezar da precariedade dos trilhos existentes em varios trechos de linha.

Trecho da variante da linha da Serra. Côrte no kilometro 58.
Santa Maria - Marcellino Ramos.

1) — Emprego e substituição de trilhos

A situação actual da linha, relativamente aos typos dos trilhos, é a que segue:

Typo 16,60 kgs.....	240,00 ms.
Typo 20,00 kgs.....	895.912,80 ms.
Typo 23,00 kgs.....	457.564,56 ms.
Typo 25,00 kgs.....	453.484,30 ms.
Typo 30,00 kgs.....	127.619,03 ms.
Typo 32,24 kgs.....	1.039.834,59 ms.
Typo 37,20 kgs.....	130.614,00 ms.
Typo 45,00 kgs.....	920,00 ms.
	3.106.189,28 ms.

Este total é superior ao da extensão da linha, em virtude dos 4.515,00 ms. provenientes do terceiro trilho do desvio Armour e da linha divisoria.

Constata-se, desta maneira, que a Viação possue ..... 1.807.201,66 mts. com trilhos leves, de 25,00 kgs. para menos, ou seja 59,79 % da sua extensão total de linha.

A substituição dos trilhos leves por trilhos pesados, impõe-se em face da sempre crescente circulação de trens com locomotivas de elevado peso por eixo, sendo que, nas linhas troncos, tal substituição deverá ser realisada com a possivel urgencia.

Em 1936 foram substituidos trilhos nos seguintes trechos:

No trecho de São Sebastião a Bagé foram substituidos mais 13 kms. de trilhos de 20 kgs. por outros de 32,24 kgs., não tendo sido concluidos os trabalhos de mudança, que paralysaram no Km. 289,177, pela falta desse ultimo typo de trilhos.

No ramal de Cannela concluiu-se a substituição dos trilhos de typo 20 pelo de 23 kgs.

2) — Apparelhos de desvios

A substituição dos apparelhos de desvios em máu estado por novos e o emprego dos mesmos na construcção de novos desvios, attingiu ao total de 56, contra 62 permutados em 1935. Os apparelhos empregados no anno de 1936, foram:

De 20 kgs.	2
De 23 kgs.	6
De 25 kgs.	6
De 32 kgs.	42
Total	56

Conta, actualmente, toda a rêde da Viação com mais de 2.000 apparelhos de desvios, a maior parte, no emtanto, leves e em máu estado, tornando-se necessaria a prompta substituição dos mesmos.

3) — Emprego de dormentes

Em 1936 foram empregados, nas diversas linhas, 277.115 dormentes novos, contra 393.234 em 1935 e 623.328 em 1934.

A média kilometrica de dormentes novos empregados nos tres ultimos annos foi, pois, a seguinte:

1934	216,95
1935	129,44
1936	89,3

Os 277.115 dormentes novos empregados no anno de 1936, foram dos seguintes typos:

Standard	270.920
Especial (para a linha internacional)	1.876
Para pontes	2.199
Para desvios	2.120
Total	277.115

Em face dos dados acima, verifica-se que, em 1936, houve uma reducção sensivel no emprego de dormentes novos, relativamente ao anno anterior, isto é, foram empregados 116.119 peças a menos do que no exercicio anterior.

Motivou tal facto a deficiencia de dormentes, deficiencia esta que perdura ainda e que torna urgente a consecução e emprego de novas peças, ainda mais, tendo-se em vista que é o dormente a base essencial da boa conservação de uma linha.

Quadro c em confronto com o anno anterior

RESID	edio de um dormente		DIFFERENÇAS	
	936	Em 1935	Para mais	Para menos
1.ª Residencia ...	8$589	7$753	$836	—
2.ª Residencia ...	8$276	7$638	$638	—
3.ª Residencia ...	8$102	7$261	$841	—
4.ª Residencia ...	8$968	8$099	$869	—
5.ª Residencia ...	8$006	7$413	$593	—
6.ª Residencia ...	8$201	7$604	$597	—
7.ª Residencia ...	8$107	7$404	$703	—
Totaes .	8$261	7$573	$688	—
Li				
Santa Maria-Porto	8$484	7$854	$630	
Santa Maria-Urug	8$113	7$283	$830	—
Santa Maria-Marc	8$153	7$553	$600	—
Cacequy-Rio Gran	8$492	7$644	$848	—
Entroncamento-Sa	8$226	7$452	$774	—
Montenegro-Caxias	8$784	7$902	$882	—
Rio dos Sinos-Taq	9$037	7$097	1$940	—
Carlos Barbosa-Be	8$490	7$558	$932	—
Taquara-Canneln	8$762	8$409	$353	—
Couto-Santa Cruz	7$766	7$311	$455	—
Dilermando Aguiar	7$943	7$170	$773	—
Cruz Alta-Giruá .	7$981	7$350	$631	—
São Sebastião-Don	8$714	8$073	$641	—
Bazilio-Jaguarão	8$764	8$145	$619	—
Juncção-Villa Siqu	8$341	7$374	$967	—
Alegrete-Quarahy-	8$156	7$528	$628	—
Totaes ..	8$261	7$573	$688	—

319 a 324

Quadro demonstrativo da quantidade de dormentes substituidos e custo médio, nas diversas linhas e residencias, em confronto com o anno anterior

RESIDENCIAS	Total geral dos diversos typos de dormentes	Custo da mão de obra	Custo do material	Custo total	Total dos dormentes substituidos		Custo medio de um dormente		DIFFERENÇAS	
					Em 1936	Em 1935	Em 1936	Em 1935	Para mais	Para menos
1.ª Residencia	39.800	68:919$800	274:726$800	343:646$600	39.800	72.789	8$589	7$753	$836	—
2.ª Residencia	49.108	53:782$900	353:226$800	407:009$700	49.108	49.072	8$276	7$638	$638	—
3.ª Residencia	35.441	38:828$100	250:124$800	288:952$900	35.441	72.071	8$102	7$261	$841	—
4.ª Residencia	15.989	33:077$600	112:261$700	145:339$300	15.989	38.691	8$908	8$099	$869	—
5.ª Residencia	44.096	47:267$400	305:838$300	353:105$700	44.096	50.243	8$006	7$413	$593	—
6.ª Residencia	56.033	74:722$500	391:390$900	466:113$400	56.033	59.854	8$201	7$604	$597	—
7.ª Residencia	36.648	40:494$600	241:482$100	281:976$700	36.648	50.514	8$107	7$404	$703	—
Totaes	277.115	357:092$900	1.929:051$400	2.286:144$300	277.115	393.234	8$261	7$573	$688	—
Linhas										
Santa Maria-PortoAlegre	45.068	67:270$100	316:633$000	383:903$100	45.068	58.286	8$484	7$854	$630	
Santa Maria-Uruguayana	43.204	44:204$900	292:870$800	337:075$700	43.204	60.915	8$113	7$283	$830	—
Santa Maria-Marcellino Ramos	82.083	102:878$500	572:793$200	675:671$700	82.083	92.604	8$153	7$553	$600	—
Cacequy-Rio Grande	28.553	44:272$900	200:109$400	244:382$300	28.553	61.070	8$492	7$644	$848	—
Entroncamento-Sant'Anna	13.054	14:724$300	92:760$000	107:484$300	13.054	25.490	8$226	7$452	$774	—
Montenegro-Caxias	9.537	17:244$900	66:535$800	83:780$700	9.537	17.576	8$784	7$902	$882	—
Rio dos Sinos-Taquara	2.151	3:702$000	15:738$800	19:440$800	2.151	10.225	9$037	7$097	1$940	—
Carlos Barbosa-Bento Gonçalves	1.005	1:579$000	6:954$500	8:533$500	1.005	2.385	8$490	7$558	$932	—
Taquara-Canneia	4.754	8:696$300	32:962$100	41:658$400	4.754	8.497	8$762	8$409	$353	—
Couto-Santa Cruz	6.062	4:915$700	42:152$700	47:068$400	6.062	3.974	7$766	7$311	$455	—
Dilermando Aguiar-Santhiago	8.694	8:366$600	60:698$700	69:065$300	8.694	10.002	7$943	7$170	$773	—
Cruz Alta-Giruá	20.561	21:885$800	142:231$600	164:117$400	20.561	21.036	7$981	7$350	$631	—
São Sebastião-Don Pedrito	1.343	2:400$400	9:303$900	11:704$300	1.343	4.553	8$714	8$073	$641	—
Bazilio-Jaguarão	2.528	4:356$700	17:900$000	22:256$700	2.528	4.325	8$764	8$145	$619	—
Junção-Villa Siqueira	591	1:139$700	4:135$800	5:275$500	591	1.603	8$341	7$374	$967	—
Alegrete-Quarahy-Mirim	7.927	9:455$100	55:271$100	64:726$200	7.927	10.693	8$156	7$528	$628	—
Totaes	277.115	357:092$900	1.929:051$400	2.286:144$300	277.115	393.234	8$261	7$573	$688	—

Êste livro deve ser devolvido na última data carimbada

Imp. Nacional —

M. FAZENDA
D.A - NRA 018
15154
OU

Biblioteca do Ministério da Fazenda

385.098165
15460 - 48 385.098165
V598

Viação ferrea do Rio Grande do Sul

AUTOR
Relatorio 1936

TÍTULO

Êste livro deve ser devolvido na última data carimbada

15460-48 385.098165
V 598

V F R G S
Rel., 1936

Bolso de Livros D.M.F. - 1.369